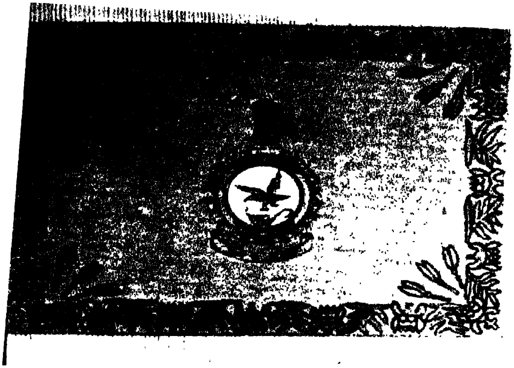


నెహ్రూ బాలపుస్తకాలయం-41

మన వాయుసేన

రచన:
లెఫ్టి. కర్నల్. సి.ఎల్. ప్రౌడ్‌ఫుట్

అనువాదం:
పోరంకి దక్షిణామూర్తి

నేషనల్ బుక్ ట్రస్ట్, ఇండియా
కొత్తఢిల్లీ

1983 (Saka 1905)

OUR AIR FORCE *(Telugu)*

Published by Director, National Book Trust, India, A-5 Green Park, New Delhi-110016 and printed by Sood Litho Press, B-1/2 Okhla Industrial Area, Phase II, New Delhi-110020

మన వాయుసేన

సెప్టెంబరు 3, 1965: సమయం-తెల్లవారగట్ల: స్థలం-జమ్మూలో ఒకచోట. భారత వాయుసేన ఫైటర్ స్క్వాడ్రన్ వాళ్ళు వైమానికులకు సూచనలిచ్చే గది. రెండు రోజుల కిందట పాకిస్తాన్ సైన్యాలు కాల్బలంతోనూ టాంకులతోనూ విమానాలతోనూ సరిహద్దును దాటి వచ్చి దాడిచేశాయి. వాటితో యుద్ధం చెయ్యడానికి భారత వాయుసేన విమానాలు పైకి వచ్చినప్పుడల్లా, పాకిస్తాన్ విమానాలు, సరిహద్దు నుంచి వెనక్కి తప్పుకుంటున్నాయి. కాని ఈరోజు అలా జరగదు. వింగ్ కమాండరు చాలా గట్టివాడు. ఆయన ఇలా అన్నాడు :

వాళ్లు ఈ రోజున యుద్ధం చెయ్యకపోతే మనమే ఆశపెడతాం. ముందు మీరు పైకి వెళ్ళి సరిహద్దువైపు సాగాలి. వాళ్లు పైకి వచ్చినప్పుడు చావుదెబ్బ కొట్టండి.

మన కథ ఏప్రిల్ 1965లో మొదలవుతుంది. పాకిస్తానీ దళాలు పడమటి సరిహద్దు గుండా రాన్ ఆఫ్ కచ్ఛ్‌లోకి చొరబడ్డం మొదలైన రోజులవి. కాశ్మీరు లోయలో అశాంతి

రేపాలని గెరిల్లా దళాలను కూడా పంపారు వాళ్ళు. 1947-48లో కాశ్మీరును పట్టుకోవాలని చూశారు కాని, అందులో నెగ్గకపోవడం వల్ల సరిహద్దుల్లో తీవ్ర పరిస్థితులు కొనసాగేటట్టు చెయ్యడానికి ప్రయత్నం చేశారు. యుద్ధం మొదలుపెడదామని చాలాసార్లు ప్రయత్నించి నప్పటికీ కూడా, అది సాగకపోవడంవల్ల, పాకిస్తాన్ సైన్యం ఛాంబ్ ప్రాంతంలో జమ్మూ - కాశ్మీరు సరిహద్దును బట్టబయటగా దాటి వచ్చింది. ఉత్తర జమ్మూను తక్కిన భారత దేశంతో కలిపే ప్రధానమైన రోడ్డును తెగ్గొట్టాలని వాళ్ళ ఉద్దేశం.

సెప్టెంబరు 1వ వాళ్ళ శాల్పలం పెద్దపెట్టున వచ్చి దాడి చేసింది. దానికి సాయం చేయడానికి సుమారు వంద టాంకులూ పాకిస్తాన్ వాయుసేన విమానాలూ వచ్చాయి. ఈ విమానాలు ఆయుధాలతో దండిగా నిండిన ఎఫ్-86 శాబర్లు. ఇవి పాకిస్తాన్ సంపాదించిన ఆధునికమైన జెట్ ట్రాన్సానిక్ ఫైటర్ బాంబర్లు. పాకిస్తానీలు, తమ విమానాలూ తమ వాయుసేనా చాలా ఉత్తమమైనవని గొప్పలు చెప్పుకుంటూ, భారత పైలట్లను బెదరగొడదా మని చూశారు. కాని భారతీయులు అంత సులువుగా బెదిరిపోలేదు.

సెప్టెంబరు 1వ తేదీన, ఇంకొద్దిసేపట్లో తెల్లవారుతుందనగా, భా.వా.సే. స్క్వాడ్రన్ లీడర్ ట్రెవార్ కీలర్ నాయకత్వంలో మన 'నాట్' విమానాలు పాకిస్తాన్‌వైపు దారితీశాయి. భారతీయులు ప్రారంభించబోయే దాడి గురించి కీలర్ ఇలా చెప్పాడు :

నాలుగేసి నాట్‌లతో మేము రెండు సెక్షన్లుగా బయలుదేరాం. ఒక సెక్షనుకు స్క్వాడ్రన్ లీడర్ జానీగ్రీన్ నాయకుడు: ఇంకో సెక్షనుకు నేను నాయకుణ్ణి. మాకందరికీ పెద్ద నాయకుడు జానీయే. మేము ఆకాశంలో 25,000 అడుగులు సాగేసరికి, నాకు కుడి వైపున పెద్ద ఎత్తులో ఉన్న ఒక శాబర్ విమానాన్ని పసిగట్టాను. దాని రెక్కల కింద ప్రాణాంతకమైన సైడ్‌విండర్ మిసైల్‌లు అనే ఆయుధాలు అమర్చి ఉన్నాయి. ఆ విమానం, జానీ మీదికీ తన ముందర ఉన్న కుర్రవాళ్ళ మీదికీ తన తుపాకులను గురిపెట్టడానికి వీలుగా,



స్క్వాడ్రన్ లీడర్ ట్రెవర్ కీలర్.

విచిత్రంగా వంపు తిరుగుతోంది. అప్పుడు వెంటనే నేను జాసీని హెచ్చరించా. నా నాట్ విమానాన్ని మలుపు తిప్పాను. సజీవమైన లక్ష్యం ఎదురుకావడం నాకు అదే మొదలు. నా గాలిగొట్టాన్ని పూర్తిగా పైకి తోసేసి బాంబర్‌ను సమీపించడం ప్రారంభించాను. కాల్పులు జరపడానికి తగిన రేంజిలో ఉన్నానన్న సంగతి. నాకున్న ఆటోమాటిక్ గన్ సైట్‌వల్లే తెలిసిపోయింది. కాని నిదానించాను. కొన్నేళ్ళ తరబడిగా పొందిన అనుభవం. నన్ను 'ఆగ'మని హెచ్చరించింది. ఇంకా దగ్గరికి వెళ్ళాను. తుపాకి కమాను మీదున్న నా వేలు.. ఎప్పుడు నొక్కుదామా అని గులగుల్లాడుతోంది. అప్పుడు అవసరమైనంత దగ్గిరికి వచ్చాను. ఒక్క సెకనుసేపు కమాను గట్టిగా ఒత్తాను. దాంతో, అధికమైన పేలుడు శక్తిగల తుపాకిగుండ్ల ధాటికి నా విమానం అదిరిపోయింది. వాళ్ళ బాంబర్ విమానం నా

కళ్ళముందరే తునకలు రేగి చెదిరి పోవడం మొదలైంది. ఆ శత్రు విమానాన్ని నడిపే పైలట్టు, ఇటు వంటివి జరిగినప్పుడు ఆశ్చర్యంలో మునిగి ఇట్టే భయపడిపోయే రకం అనుకుంటాను. ఆశ్చర్యంలో, చిన్న చిన్నగా దెబ్బలుకొడుతూ గిర గిరా తిరగడం ప్రారంభించాడు. కాని నేను అంతకంటె పెద్ద దెబ్బే కొట్టాను. మంటల్లో గింగిరాలు తిరుగుతూ కిందపడ్డాడు.



స్క్వాడ్రన్ లీడర్ జానీగ్రీన్

తరవాతి రోజుల్లో నేను తీసిన 'చావు దెబ్బ'లన్నిటికీ ఇదే మొదలు. పడిపోయే విమానాలూ మంచిరకం విమానాలూ ఉండట మన్నది ముఖ్యం కాదనీ. వాటిని నడిపేవాళ్లు ఎవరన్నదే ముఖ్యమనీ మన పైలట్లు నిరూపించారు. భా.వా.సే. వాళ్లు శత్రు విమానంమీద చర్య తీసుకోవడం అదే మొదలు. అంతే కాదు: శబ్దాన్ని మించిన వేగంతో పోగలిగి, సాంకేతికంగా ఉత్తమమైన-శత్రువుల జెట్ విమానాన్ని, భారత దేశంలో తయారైన జెట్ విమానం కూల్చివెయ్యడం కూడా ఇదే మొదలు.

ఆ మొదటి వారంలో, పాకిస్తాన్ యుద్ధ యంత్రాంగం ముందుకు చొరబడకుండా ఆపడానికి భా.వా.సే. తోడ్పడింది. మొత్తంమీద, విమాన విధ్వంసకాలవల్లనైతేనేమి, నేలమీది యాంటి ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్ కాల్పులవల్లనైతేనేమి, పాకిస్తాన్ వాయుసేన పోగొట్టుకొన్నవి డెబ్బైమూడు విమానాలు.

పుట్టుక, తొలికాలంలో పెరుగుదల

మొదటి ప్రపంచ యుద్ధకాలంలో మొట్టమొదటిసారిగా, రెండు ముఖ్యమైన యంత్రాలను ఉపయోగించడం జరిగింది. వాటిలో ఒకటి విమానం, రెండోది టాంకు. ఆ రోజుల్లో విమానాలు సైజులో చిన్నగా, బలహీనంగా ఉండేవి. వాటిని నమ్ముకోవటం కష్టమనిపించేది. ఇవి సైన్యానికి సాయంచేసే విమాన విభాగంగా పనిచేసేవి. ముఖ్యంగా, కావలసినవి పరిశీలించడం కోసరం, శత్రువుల భూభాగంలో ఎగురుతుండేవి. ఈమాదిరిగా, సమాచారం తెలుసుకోవడానికి రికన్నయిజాన్స్ మిషన్స్ నడుపుతుండేవారు. వీటికి ఆ రోజుల్లో ఎంతో ప్రాముఖ్యం ఉండేది. ఆకాశంలో పైలట్లు ఒకరితో ఒకరు ఒంటిగా యుద్ధం చేసేటప్పుడు. చాలా తరుచుగా మరతుపాకులు వాడడమే కాకుండా, పిస్తోళ్ళు కూడా ఉపయోగిస్తుండేవారు. ఒక్కొక్కప్పుడు శత్రుదళాల మీదికి చిన్న చిన్న బాంబులు విసిరేవారు.

రెండో ప్రపంచయుద్ధం ఆరంభం నాటికే విమాన మనేది, శక్తివంతమైన ఒక యంత్రంగా—అంటే, సైనిక కార్యకలాపాల మొత్తం పద్ధతినీ ప్లానింగునూ సమూలంగా



హార్‌దత్త్ సింగ్ మాలిక్

మార్చేసే ఆయుధంగా తయారయింది. ప్రత్యేకమైన పనులు చెయ్యడానికి కొన్ని ప్రత్యేక రకాల విమానాలు వాడుతుండేవారు. ఫైటర్లు అనే, ఆయుధాలు అమర్చిన చిన్న విమానాలనే కాకుండా, పెద్దదూరాలకు కూడా ఎగురుకుంటూపోయి శత్రువుల మందుగుండు కార్ఖానాల మీదా, సప్లయిల గిడ్డంగుల మీదా—ఆ మాటకు వస్తే, నగరాల మీద కూడా—బరువైన బాంబులు వెయ్యగల పెద్ద విమానాలు కూడా ఉంటుండేవి. ఇంతకు పూర్వం, సైన్యాలు యుద్ధం చెయ్యడానికి వెళ్ళినప్పుడు జనం మామూలుగా తమ పనులు తాము చూసుకొంటూ ఉండేవారు. కాని శత్రు విమానాలు దాడి చెయ్యడానికి వచ్చి బాంబులు వేసినట్లయితే పౌరజనం చచ్చిపోతారన్న భయంవల్ల, వాళ్ళను కూడా యుద్ధంలో చేరమని బలవంతం చెయ్యడం, మొట్టమొదటిసారిగా జరిగింది. ఒకప్పుడు, ఒక సైనికుడికీ మరొక సైనికుడికీ మధ్య జరిగే పోరాటాలు ఇప్పుడు, ఏదో ఒకరంగా ప్రతి పౌరుడికీ పని చెప్పే పూర్తి యుద్ధంగా మారాయి.

భారత వాయుసేనకు 1933 నుంచి చరిత్ర ఉంది. బ్రిటిష్ వాళ్ళు తాము పాలించిన రెండు వందల ఏళ్ళ కాలంలో, భారతీయ సైనికులతో చక్కటి సైన్యాన్ని తయారుచేసి, ప్రపంచంలో అన్నిచోట్లా తాముచేసే యుద్ధాల్లో పోట్లాడటానికి, వాళ్ళను పంపుతుండేవారు. ఆ రోజుల్లో వాయుసేన లేదు. నౌకాబలం కూడా, పేరుకు మాత్రమే భారతీయులది. మొదటి ప్రపంచ యుద్ధం రోజుల్లో ఇంగ్లండులో ఉన్న యువకులైన వీరులు కొందరు—హర్‌దత్‌సింగ్ మాలిక్, ఇంద్రలాల్‌రాయ్, నౌరోజీ, ఎస్. జీ. వెలింగ్‌కార్ అనే వాళ్ళు, రాయల్ ఫ్లయింగ్‌కోర్‌లో ప్రవేశించారు. బ్రిటిష్ వాయుసేనను ఆ రోజుల్లో, రాయల్ ఫ్లయింగ్‌కోర్ అనేవాళ్ళు. అందులో ప్రవేశించిన మన యువకులు, ఫ్రాన్సులో ఉన్న జర్మన్‌లతో ధైర్యంగా పోట్లాడారు. మిలటరీ క్రాస్ సంపాదించుకున్న మొట్టమొదటి భారతీయ వైమానికుడు వెలింగ్‌కార్, కాని దురదృష్టంవల్ల, అతడు, రాయ్, నౌరోజీ ఆ పోరాటంలోనే చనిపోయారు. ఈ ముగ్గురు భారత వీరుల మరణం, భారత వాయుసేన ధైర్యసాహసాలకు ఒక ప్రమాణాన్ని నిరూపించింది.



ఇల్యూషిన్

1933 ఏప్రిల్ ఒకటో తారీఖున, భారత వాయుసేన కరాచీలో ఏర్పడింది. అందులో, కొత్తగా నియమించిన అధికారులు ఆరుగురు, వైమానికులు (ఎయిర్‌మెన్) తొమ్మండుగు[illegible]త్రమే ఉండేవారు. పాతకాలపు 'వాపిటి' విమానాలు నాలుగు ఉండేవి. మొత్తమ [illegible] త. 1939లో రెండో ప్రపంచ యుద్ధం నాటికి ఈవాయుసేన పెరిగింది. అధికారులు పదహారుగురు, వైమానికులు రెండు వందల అరవైమంది ఉండేవారు.

రః ప్రపంచ యుద్ధంలో భారతీయ పైలట్లు. గ్రౌండ్ క్రూవాళ్ళు ఎంత గొప్పగా పనిచేశారంటే. వాళ్ళు చేసిన సేవలకు గుర్తింపుగా ఒక విశిష్ట సేవా పతకం, విశిష్ట మానవ సేవకు సంబంధించిన క్రాస్‌లు ఇరవై రెండు. మరి కొన్ని తక్కిన బహుమతులు వచ్చాయి. ఆ యుద్ధంలో గెలుపొందడానికి, వాళ్లు చేసిన సేవకు గౌరవ చిహ్నంగా, భారత వాయుసేన పేరుకు ముందు 'రాయల్' అన్న విశేషణం కూడా చేర్చారు. ఆకాలంలో ఆర్.ఐ.ఏ.ఎఫ్.లో తొమ్మిది స్క్వాడ్రన్లు ఉండేవి; ఆధునికమైన విమానాలు ఉండేవి. వాళ్ళు బర్మాలో చాలా గొప్పగా పనిచేసి చూపించారు. యుద్ధం ముగిసిపోయిన తరవాత రవాణా స్క్వాడ్రన్ ఒకటి ఏర్పడింది. తరువాత దేశానికి స్వాతంత్ర్యం వచ్చింది. దేశం భారత. పాకిస్తాన్‌లుగా చీలిపోయింది. వాయుసేన సిబ్బందిలో కొందరు, విమానాలు కొన్ని కొత్తగా ఏర్పడిన పాకిస్తాన్‌కు వెళ్ళిపోవడం జరిగింది. 1950 జనవరి 26వ తేదీన భారతదేశం రిపబ్లిక్ అయిన తరవాత వాయుసేన అన్న పేరులో ముందున్న 'రాయల్' అన్న మాట తీసేసి, ఇండియన్ ఎయిర్‌ఫోర్స్ (భారత వాయుసేన) లేదా ఐ.ఏ.ఎఫ్ (భా.వా.సే.) అని పేరు పెట్టారు.

భారత వాయుసేన వీరులు

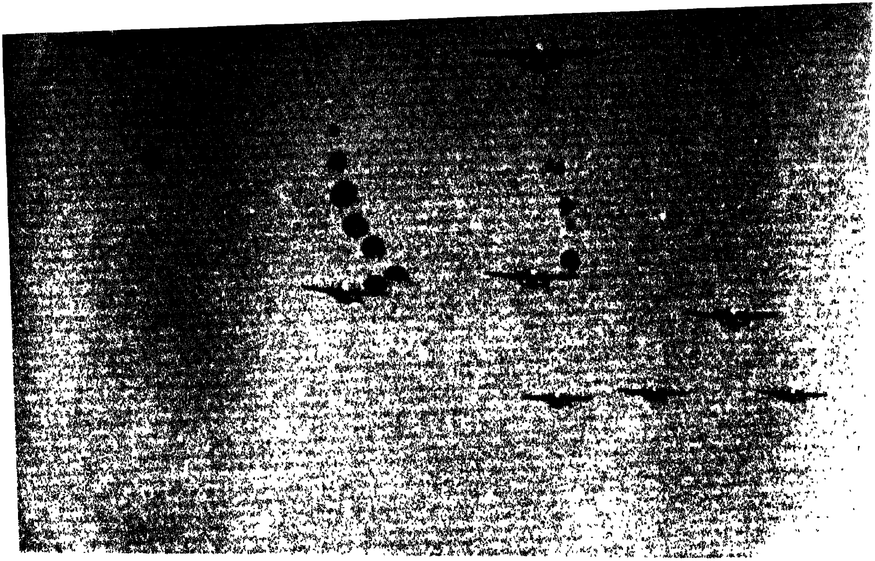
1947-48 మధ్యకాలంలో జమ్మూ-కాశ్మీరు రాష్ట్రంమీద పాకిస్తాన్ చేసినదాడి దుండగాలకు దారితీసింది. ఎత్తయినకొండల మధ్య ఒక లోయలో పూంచ్ అనే చిన్న ఊరు ఉంది. అక్కడ మన సైనికులు కొందరున్నారు. అయితే శత్రుదళాలవాళ్లు ఆ ఊరికి పోయేరోడ్డును తెగ్గొట్టి, ఆహారపదార్థాలూ ఆయుధసామగ్రి అక్కడికి అందకుండాచేసి. పెద్దపెట్టున వచ్చిపడి మన సైనికుల్ని చుట్టుముట్టారు. పూంచ్ చుట్టూ ఉన్న కొండలు ఎంత పెద్దవంటే. ఏ విమానమూ అక్కడికి వెళ్ళి కిందికి దిగటం సాధ్యం కాదు అని పిస్తుంది. ఇకపోతే. అక్కడున్న భారత సైనికులకు సరఫరాలు అందించడానికి ఒకే ఒక ఉపాయం ఉంది-పేరాచూట్లను దింపడం. ఈపని చెయ్యాలన్నప్పటికీ ఈ లోయలో విమానం కొద్దిపాటి ఎత్తులో ఎగురుతూ వెళ్ళాలి. కాని ఆ సమయంలో, చుట్టుపక్కల కొండల్లో దాక్కుని ఉన్న శత్రు సైనికులు. దాన్ని కాల్చేసే ప్రమాదం లేకపోలేదు.

అది చాలా కాలం సాగిన ముట్టడి. కొన్ని నెలలు గడిచేసరికి, ఆహారమూ,



ఎయిర్ కమడోర్ మెహర్ సింగ్

ఆయుధాలూ చాలా కొరత అయిపోయాయి. ఇంకప్పుడు, శత్రువులు బలవంతంగా దాడి జరిపి, అంతవరకూ ధైర్యం కాపాడుతూ వచ్చిన ఆ ఊరిని, ఆక్రమించుకునే రోజు అట్టే దూరంలో లేదని అనిపించేటట్టుండేది. అప్పుడు సాహసంతో పని చేయువలసిన పథకం



పారాచ్యూట్ ద్వారా దిగటం

ఒకటి చేశారు. పూంచ్‌లో ఉన్న సైనికులు, ఒక డకోటా విమానాన్ని దింపడానికి సరిపడేటంత భూమిని సిద్ధం చేశారు. అక్కడ దిగడానికి భా. వా. సే. విమానం ముందుకు వచ్చింది. నిజంగా ఒక రోజున, ఎయిర్ కమడోర్ మెహర్‌సింగ్ అనే గొప్ప సాహసం గల పైలట్టు, ఫ్లయిట్ లెఫ్టినెంట్ డెస్మాండ్ హూషాంగ్ అనే అతన్ని సాయం చేసుకుని, ఆ కొండలకు దగ్గరిగా విమానాన్ని నడుపుకుంటూ వచ్చి, సూటిగా లోయలోకి దిగబడి, డకోటాను నేలమీదికి దింపాడు. చుట్టూ ఉన్న కొండల్లోంచి శత్రువుల కాల్పులు జరుపుతూనే ఉన్నప్పటికీ, వాటిని లెక్కచెయ్యకుండా, ఆహారపదార్థాల్ని సప్లయిల్ని విమానంలోంచి దింపడం, సైనికుల్లో గాయపడ్డవాళ్ళనీ జబ్బు పడ్డవాళ్ళనీ లోపలికి ఎక్కించెయ్యడం డకోటా మళ్ళీ గాలిలోకి లేపడం జరిగిపోయాయి. ఈ పనికి ఎంతో సాహసం కావాలి. ఇలాగే చాలాసార్లు చేశారు. భారీ ఫిరంగులు కూడా పూంచ్‌కి వచ్చి చేరాయి. వాటితో

మన సైనికులు శత్రువు మీద గట్టిగా దెబ్బ తీశారు. ఈ విధంగా, గొప్ప సాహసవంతులైన భా.వా.సే. రవాణా స్క్వాడ్రన్ పైలట్లు సప్లయి లైను తెరచి ఉంచారు. దానివల్ల పూంచ్‌లో ఉన్న యోధులు ఒక సంవత్సరంపాటు పాకిస్తానీలను అటకాయించి ఉంచగలిగారు. తరువాత భారత సైన్యం, కొండలగుండా యుద్ధం చేసుకుంటూ వచ్చి రోడ్డును మళ్ళీ తెరిచింది.

భా.వా.సే. గొప్పతనాన్ని తెలియజేసిన మరోచోటు 'లేహ్'. ఇది లడఖ్‌లో ప్రధానమైన పట్నమే కాకుండా, దానికి రాజధాని కూడా. హిమాలయ పర్వతాల వరసలో చాలా దూరాన **జమ్మూ-కాశ్మీరు** రాష్ట్రంలో అన్నిటికంటె ఉత్తరాన ఉన్న విశాలమైన ప్రాంతం లడఖ్. అందులో లేహ్ పట్నం సముద్ర మట్టానికి 11,000 అడుగుల

లడఖ్ ప్రాంతంలో సైనికులు



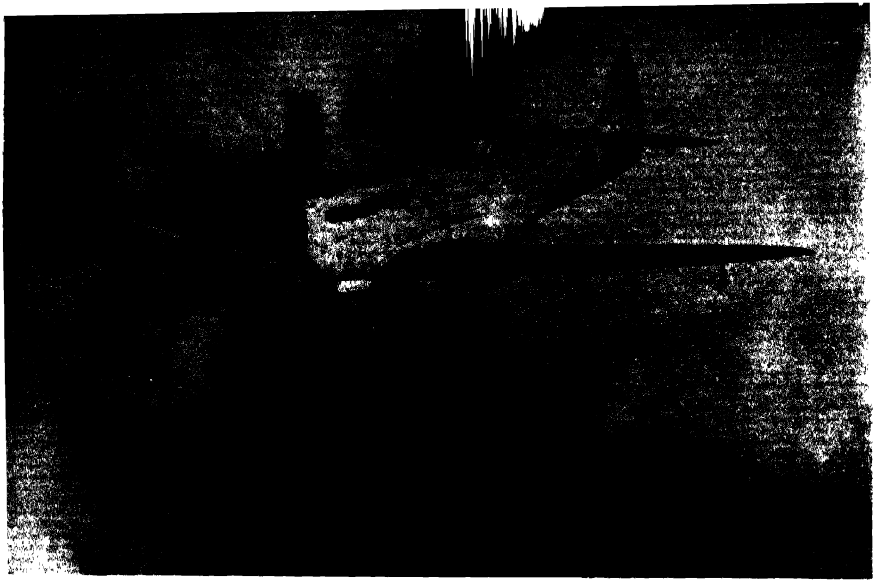
ఎత్తున ఉంది. కాశ్మీరునుంచి ఇక్కడికి చేరాలంటే 'జోజిలా' కనుమగుండా, ప్రమాదకరమైన రోడ్డు మీదుగా ప్రయాణం చెయ్యాలి. ఈ కనుమ, సంవత్సరంలో చాలా నెలలు మంచుతో నిండి ఉంటుంది. ఈ అడ్డంకివల్ల ట్రక్కులు వెళ్ళలేవు. మనుషులు ఎన్నో రోజులు కాలినడకన పోయి ఎన్నో కష్టాలు పడితేకాని లేహ్ పట్నం చేరుకోలేరు. ఇదీ పరిస్థితి.

ఈ పట్నాన్ని రక్షించడం కోసం అక్కడ కొంతమంది సైనికుల్ని పెట్టారు. ఒక రోజున వాళ్ళ దగ్గరినుంచి శ్రీనగర్‌లో ఉన్న హెడ్ క్వార్టర్స్‌కు వైర్‌లెస్ సమాచారం ఒకటి అందింది. ఆ కనుమగుండా పాకిస్తానీ సైనికులు పెద్ద సంఖ్యలో చొచ్చుకు వచ్చారని చెప్పారు. అక్కడ ఉన్న భారతసైనికులకు కావలసిన సామగ్రిని, లేహ్ పట్నానికి రోడ్డు దారిని చేర్చాలంటే చాలాకాలం పడుతుంది కనక, విమానాల మీద చేరవెయ్యడం ఒక్కటే తగిన మార్గంగా కనిపించింది. కాని అటువంటి ప్రయత్నం అప్పటి వరకు ఎన్నడూ జరగలేదు. లేహ్‌ను కాపాడే ఆశ కరిగిపోయింది.

భయమంటే ఎరగని మెహర్‌బాబా-ఆయన్ని అందరూ మెహర్‌బాబా అంటూ ఆప్యాయంగా పిలిచేవారు-లేహ్‌లో విమానం దింపడానికి తనంతట తాను ముందుకు వచ్చాడు. ప్రమాదంతో కూడిన ఈ







స్పిట్ ఫైర్

పనిలో, మెహర్‌సింగ్ తప్పకుండా నెగ్గుకురాగలడని ఒకే ఒక వ్యక్తికి నమ్మకముంది. ఆ వ్యక్తి ఎవరంటే-కాశ్మీరులో ఉన్న భారత సైనిక దళాలకు కమాండర్-మేజర్ జనరల్ తిమ్మయ్య. సైనికులు ఆయన్ని 'తిమ్మీ' అనే వాళ్ళు. యుద్ధాల్లో బాగా ఆరితేరిన వారాయన. తరవాత కొంత కాలానికి ఆయన భారత సైన్యాధ్యక్షుడు (చీఫ్ ఆఫ్ ఆర్మీ స్టాఫ్) కూడా అయ్యారు. మెహర్‌బాబా లేహ్‌లో విమానం దింపగలడన్న గట్టి నమ్మకం తిమ్మీగారికి ఉన్నప్పటికీ సైనికుల్ని మాత్రం మొదటి ఫ్లయిట్‌లో పంపనన్నారాయన. అంత కంటె, అతనితోబాటు తామే వెళ్ళడానికి నిశ్చయించుకున్నారు. ఒక డకోటాలో ఆహార పదార్థాలూ, ఆయుధ సామగ్రి నింపుకొని ఆయనా, మెహర్‌బాబా కలిసి బయలుదేరారు. బ్రహ్మాండమైన హిమాలయ పర్వతాల మీదుగా బాగా ఎత్తుగా ప్రయాణం చేశారు. అంత ఎత్తులో వెళ్ళడానికి కావలసినంత ఆక్సిజన్ సప్లయి వాళ్ళ దగ్గర లేదు: అయినా ధైర్యం

చేసి వెళ్లారు. లేహ్‌లో క్షేమంగా దిగారు. డకోటా ఇంజన్లను మాత్రం ఆపలేదు: ఒకసారి ఆపిన తరవాత, అక్కడ ఉండే చలికి ఇంజన్లు మళ్ళీ పని చెయ్యకపోతే ఇబ్బంది పడవలసి వస్తుందని. జనరల్‌గారు స్వయంగా అక్కడికి రావడం, అదనంగా ఆయుధ సామగ్రి, ఇతర సరఫరాలూ అందించడం సైనికులకు గొప్ప ప్రోత్సాహం ఇచ్చాయి. వాళ్ళను హుషారు చేసిన తరువాత తిమ్మీ, మెహర్‌బాబా ఇద్దరూ మళ్ళీ వెనక్కి బయలుదేరి కొండల మీదగా ప్రయాణం చేస్తూ శ్రీనగర్ వచ్చి చేరారు. ఈ ఫ్లయిట్‌తో లేహ్‌కు ఎయిర్‌రూటు (విమాన మార్గం) ఒకటి ఏర్పడింది. దకోటా స్క్వాడ్రన్ విమానాల్లో తీసుకువచ్చిన అదనపు సైనికుల సాయంతోనూ, సప్లయిలతోనూ అక్కడివాళ్ళు శత్రువును అటకాయించగలిగారు.

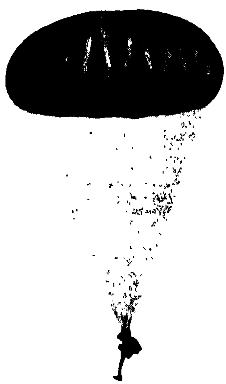
ఈనాడు భారీ సైజు ఎ.ఎన్-12 రకం విమానాలు ప్రతిరోజూ లేహ్ వెళ్తున్నాయి: అక్కడున్న అనేక వేలమంది సైనికులకు ఆహారం, ఆయుధాలు, ఇతర సదుపాయాలు అందచేస్తున్నాయి.

ఈ విధంగా మన వాయుసేన, ఆహార పదార్థాలనూ ఆయుధ సామగ్రినీ విమానాల మీద చేర్చడమే కాకుండా, శత్రువుల స్థావరాల మీద అనుకున్నచోట్ల కచ్చితంగా గురి చూసి దాడులు జరిపారు. శత్రువుకు సప్లయిలందించే ట్రక్కుల మీద కూడా దాడిచేశారు. ఈ పనులు చెయ్యడానికి ఉపయోగించిన విమానాలు ఏపంటే-పాత పిస్టల్ ఇంజన్ స్పిట్‌ఫైర్, టెంపెస్ట్ ఫైటర్, హార్వర్డ్ ట్రెయినర్ రకాల విమానాలు. సైనికులనూ, సప్లయిలనూ చేరవెయ్యడానికి మాత్రం డకోటాలు వాడారు.

మళ్ళీ, 1962 అక్టోబరులో చైనా సైన్యం, ఈశాన్య సరిహద్దు ఏజన్సీ (సిఫా) ప్రాంతంలో ఉన్న భూభాగం మీద హఠాత్తుగా దాడి చేసినప్పుడు భా.వా.సే. స్క్వాడ్రన్లు, పోరాటం జరిగే ప్రాంతంలో సప్లయిలూ ఆయుధ సామగ్రి విమానాల్లోంచి కిందికి జార విడిచాయి: గాయపడ్డ సైనికుల్ని బేస్‌లో ఉన్న ఆస్పత్రులకు చేర్చాయి: ఈ విధంగా భారత సైన్యానికి బాగా తోడ్పడ్డాయి. పోరాటంలో గాయపడి ఎత్తయిన కొండ శిబిరాల్లో

ఉన్న సైనికుల్ని అక్కడినుంచి తరలించడంలో గొప్ప పేరు సంపాదించుకున్న వాళ్ళు, మన భా.వా.సే. హెలికాప్టర్ పైలట్లు. శత్రువుల కాల్పులు జరుగుతున్న సమయాల్లో కూడా చాలాసార్లు ఇలా చేశారు. ధైర్యసాహసాలుగల ఈ యువ సైనికుల్లో చాలామందికి, వీరి కార్యాలు చేసినందుకు బహుమతులు వచ్చాయి.

మన పైలట్లు శత్రుదళాల మీద, ట్యాంకుల మీదా దాడులు జరుపుతూ మన సైన్యానికి మద్దతు ఇవ్వడమే కాకుండా, శత్రువులకు వెనకపాటుగా వెళ్ళి ఆశ్చర్యపరచడానికి వీలుగా మన దళాలకు తోడ్పడటం కోసం, పేరాట్రూపర్లను కూడా చేరవేశారు. శత్రువులకు చాలా వెనకవైపున ఉన్న లక్ష్యాల మీద దాడులు జరపడానికి మన కాంబాట్ దళాలను చేరవేయడంలో భా.వా.సే. హెలికాప్టర్లు బ్రహ్మాండంగా పని చేశాయి. శత్రువుల ముందరి లైన్లమీదుగా, కొండలూ, అడవులూ మీదగా, సైనికులను తీసుకువెళ్ళి, ఎవరూ ఊహించని చోట దింపి, శత్రు విమానాల పథకాలనన్నిటినీ తలకిందులు చేశాయి. అంతే కాదు; ఆయుధ సామగ్రినీ సప్లయిలనూకూడా మోసుకుపోవడం జరిగింది; యుద్ధరంగంలో సీనియర్ కమాండర్లను ఒకచోటినుంచి మరొక చోటికి తొందరగా చేర్చడానికికూడా సాయపడ్డం జరిగింది.



భారత వాయుసేనలో

వాయుసేన చేసే పని కేవలం, యుద్ధంచేసే శత్రువిమానాల్ని కూల్చేసెయ్యడం ఒక్కటేనేమోనని ఎవరికైనా అనిపించవచ్చు. నిజానికి, అంతకుమించి చాలా ఉంది: దేశ రక్షణ ప్రణాళికలో వాయుసేన రకరకాల పాత్రలు నిర్వహిస్తుంది.

వాయుసేనకున్న మొట్టమొదటి విధి ఏమిటంటే, ప్రపంచంలో వాడుకలో ఉన్న అన్ని రకాల ఆధునిక విమానాలనూ బాగా సమకూర్చుకొని ఉండటం. పెద్ద పెద్ద తుపాకులనూ ప్రాణాంతకమైన రాకెట్లనూ అమర్చుకొని మంచి వేగంగా పోయే ఆధునిక విమానాలను శత్రువు వాడుతున్నప్పుడు, మన వైమానికులు ఎంత ధైర్యవంతులైనప్పటికీ, పాతకాలపు యంత్రాల్ని వాడటంలో అర్థం లేదు. కనక, మన వాయుసేన వాళ్ళు, విమానాల విషయంలో విదేశాల్లో జరుగుతున్న అభివృద్ధిని ఎప్పటికీ జాగ్రత్తగా కనిపెడుతూ ఉండి, తమ అవసరాలేమిటో ప్రభుత్వానికి తెలియచేస్తూ ఉండాలి. ప్రభుత్వానికి రక్షణ మంత్రిత్వశాఖ ఉంది. సైన్యం, నౌకాబలం, వాయుసేన అన్న మూడింటికీ, సరికొత్త రకం ఆయుధాలనూ, ఓడలనూ, విమానాలనూ సరిగా సమకూర్చి ఉంచడం, దాని బాధ్యత.

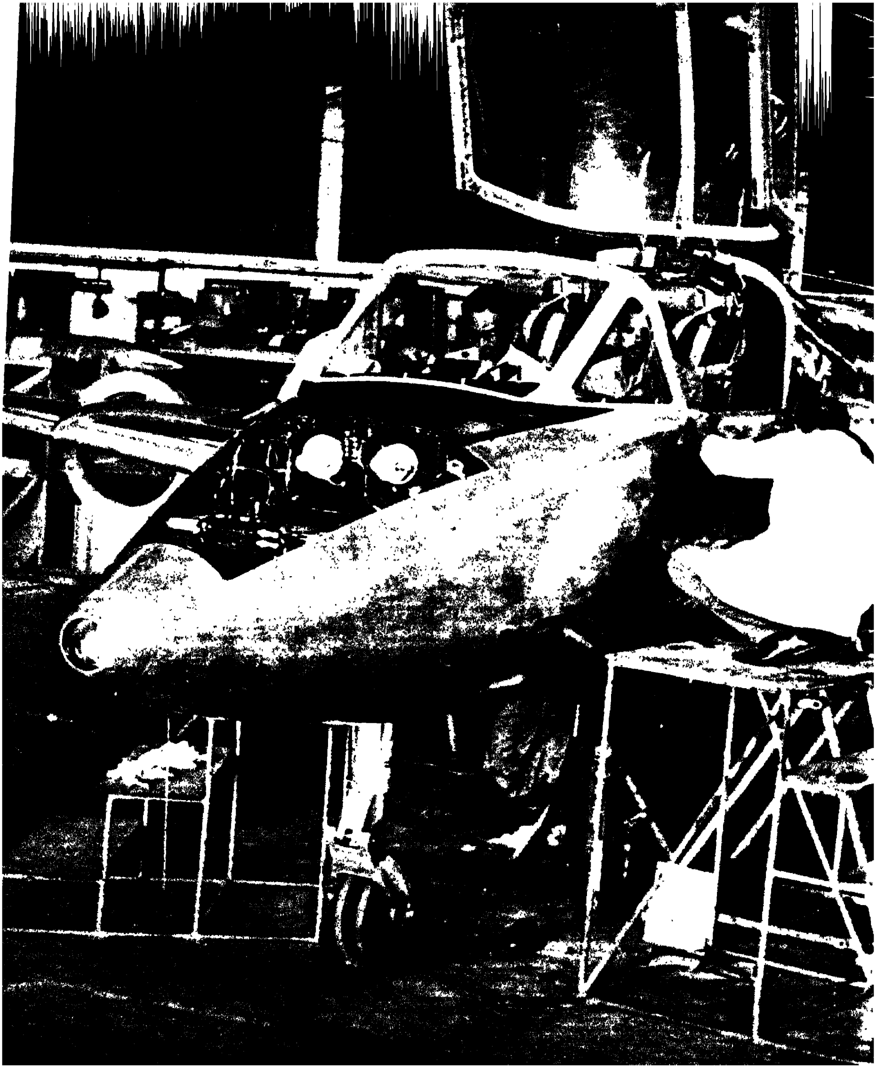
తరువాత. ఎప్పుడు పిలిస్తే అప్పుడు పనిలోకి దూకడానికి సిద్ధంగా ఉండేందుకు వీలుగా, వాయుసేవకు గట్టి తర్ఫీదు ఇవ్వాలి. ఏ క్షణంలోనయినా సరే, ఎంత ఖర్చయినా సరే, తయారుగా ఉండాలి. అందుకే సాయుధ దళాలవాళ్ళు ఇలా చెబుతూ ఉంటారు:

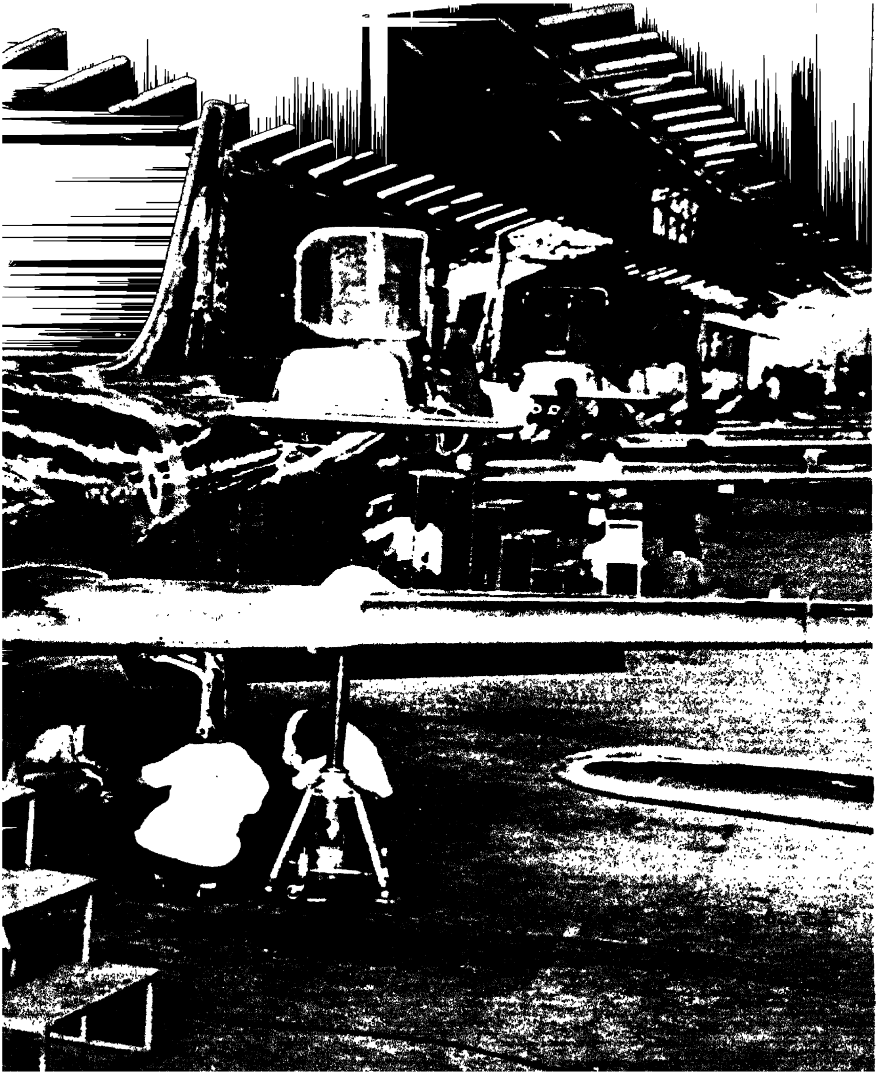
శాంతి కాలంలో ఎంత ఎక్కువ చెమట ఓడిస్తే, యుద్ధకాలంలో అంత తక్కువ రక్తం ఓడుస్తావు. యుద్ధం మొదలైన తరువాత సిద్ధం కావచ్చులెమ్మని కూర్చోకు. యుద్ధం మొదలయ్యేటప్పటికి తయారుగా ఉండాలంటే శాంతికాలంలో గట్టిగా తర్ఫీదు వుండాలి.

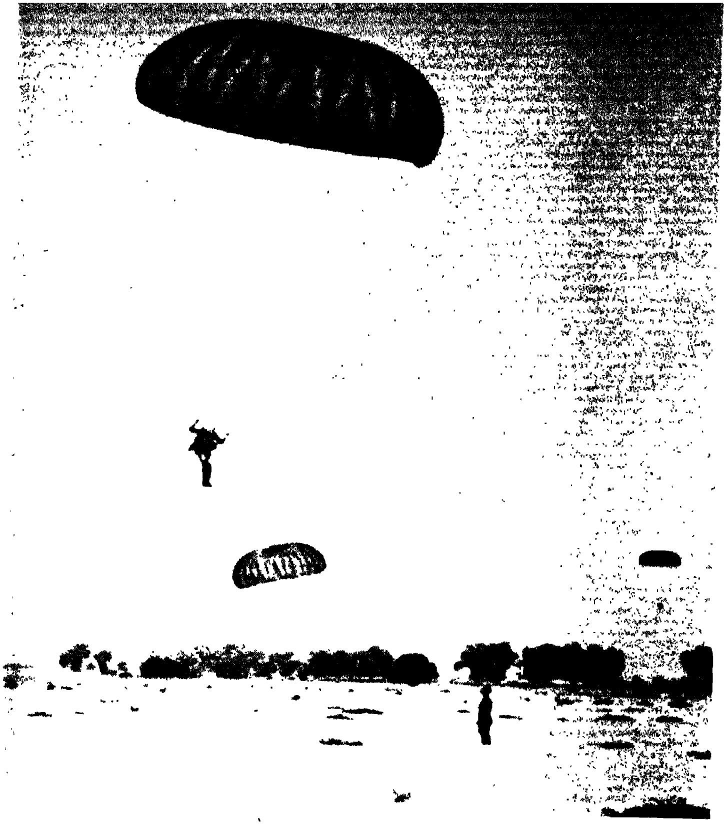
యుద్ధంలో నేర్పు అన్నది అదృష్టంవల్ల వచ్చేది కాదు: ఎడతెరిపిలేకుండా తర్ఫీదు ఇస్తూ మెయింటెయిన్ చేస్తూ ఉండటంవల్లనే వస్తుంది. శాంతికాలంలో పెలట్లకు ఎంత మంచి శిక్షణ ఇవ్వాలంటే, యుద్ధంలో అన్ని రకాల పనుల్లోనూ ఏ

ఎన్.సి.సి. ఎయిర్ వింగ్









పారాచ్యూట్‌తో దూకటం

విధమైన లోపమూ లేనంతగా వాళ్ళు ఆరితేరాలి. విమానాలు, టాంకులు, ఓడలు, ఫిరంగులు మొదలైన యంత్రాలు ఎంత మంచివి ఉన్నా సరే, ఆ యంత్రాలచేత పనిచేయించేవాళ్ళ నేర్పే ముఖ్యమైనదన్న విషయం అనేకసార్లు రుజువైంది. అలాగే, గొప్ప తర్ఫీదూ, నేర్పూ ఉన్న పైలట్లు ఉన్నప్పటికీ, వాళ్ళ విమానాలు చివరి క్షణంలో దగాచేసినా, ఒక్క-

నిమిషం వ్యవధిలో వాళ్ళు విమానాన్ని పైకి తీసుకువెళ్ళలేకపోయినా, యుద్ధం జరుగుతూ ఉండగా ఇంజన్లు చెడిపోయినా లేదా పేల్చినప్పుడు తుపాకుల్లో తూటాలు బిగుసుకుపోయినా లాభం లేదు. విమాన సిబ్బందికి తర్ఫీదు ఎంత ముఖ్యమో విమానాలను సరైన స్థితిలో ఉంచడం కూడా అంత ముఖ్యం.

తరువాత చెప్పుకోవలసింది ప్లానింగు. వాయుసేన ఎన్నడూ రాబోయే వాటిని దృష్టిలో ఉంచుకొని ముందుగానే ప్లాన్ వేసుకుని, శత్రు వాయుసేనలు వెయ్యగల ఎత్తులకు పై ఎత్తులు వెయ్యగలిగే స్థితిలో ఉండాలి.

మన వాయుసేన, సరిహద్దుల్ని దాటి మన భూభాగంలోకి వచ్చే విమానాల్ని ఆపి, దేశాన్ని కాపాడుతుంది. సాయుధ బలాలు దేశంలో సంచరించడానికి కూడా ఇది తోడ్పడుతుంది.

అంతే కాకుండా, వాయుసేన ఏ మాత్రం కష్టం లేకుండా సరిహద్దును దాటి శత్రువుల భూభాగంలో ఉన్న లక్ష్యాల మీద దాడి జరపడానికి తగినట్టుగా సాధన సామగ్రి సమకూర్చుకొని శిక్షణ పొంది ఉండాలి.

సైన్యానికీ, నౌకాదళానికీ సహాయం కావలసినప్పుడు వాయుసేన తోడ్పడాలి. ఇది తన బాధ్యతలను సమర్థంగా నిర్వర్తించాలంటే, యుద్ధం మొదలైన వెంటనే శత్రువు కీకోడానికి, వాళ్ళ విమానాశ్రయాలనూ రాడార్ స్టేషన్లనూ యాంటీ ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్ డిఫెన్సులనూ ఆయుధ సామగ్రినీ ఇంధనాన్నీ నిలవల గిడ్డంగుల్నీ రోడ్డు-రైలు మార్గాల్లో ఉన్న ముఖ్యమైన కేంద్రాల్ని నాశనం చెయ్యడానికి తగినంత బలం సమకూర్చుకొని ఉండాలి.

వ్యవస్థ :

సైన్యానికీ, నౌకాదళానికీ ఉన్న మాదిరిగానే వాయుసేనకుకూడా అన్ని అధికారాలు గల కమాండరు ఒకరు ఉంటారు. ఆయన్ని వాయుసేనాధిపతి (చీఫ్ ఆఫ్ ది ఎయిర్

మూడు సేనల్లోనూ ఉండే రాంకులు

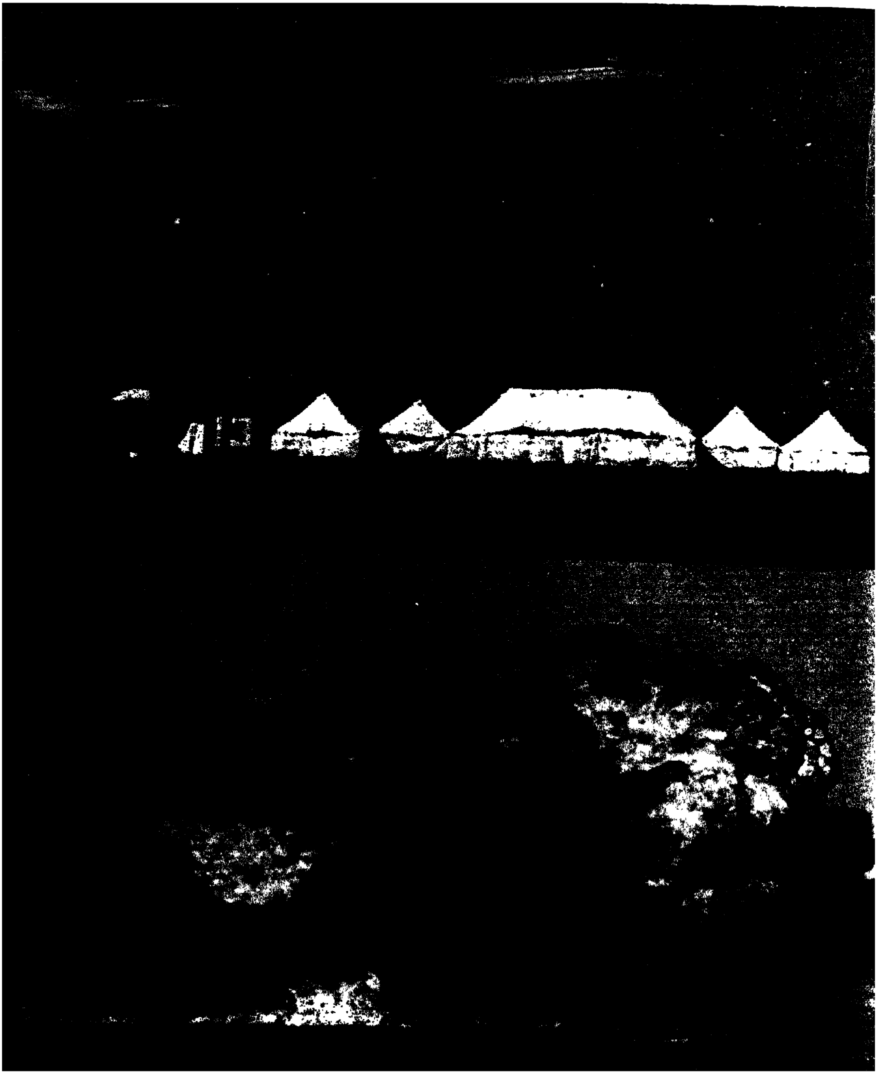
వాయుసేన	నౌకాబలం	సైన్యం
ఎయిర్ చీఫ్ మార్షల్	ఎడ్మిరల్	జనరల్
ఎయిర్ మార్షల్	వైస్ ఎడ్మిరల్	లెఫ్టి. జనరల్
ఎయిర్ వైస్ మార్షల్	రియర్ ఎడ్మిరల్	మేజర్ జనరల్
ఎయిర్ కొమడోర్	కమడోర్	బ్రిగేడియర్
గ్రూప్ కేప్టెన్	కెప్టెన్	కల్నల్
వింగ్ కమాండర్	కమాండర్	లెఫ్టి. కల్నల్
స్క్వాడ్రన్ లీడర్	లెఫ్టి. కమాండర్	మేజర్
ఫ్లయిట్ లెఫ్టినెంట్	లెఫ్టినెంట్	కెప్టెన్
ఫ్లయింగ్ ఆఫీసర్	సబ్. లెఫ్టినెంట్	లెఫ్టినెంట్
పైలట్ ఆఫీసర్	ఆక్టింగ్ సబ్. లెఫ్టినెంట్	సబ్. లెఫ్టినెంట్

స్టాఫ్) అంటారు. ఆయన ఉద్యోగానికి సంబంధించిన రాంకును ఎయిర్ చీఫ్ మార్షల్ అంటారు. ఆయన ఆఫీసు కొత్త ఢిల్లీలో వాయుభవనంలో ఉన్న వాయుసేనవాళ్ళ ప్రధాన కార్యాలయం. ఈయనకు సహాయం చేయడానికి ఎయిర్ స్టాఫ్ తాలూకు వైస్ చీఫ్ ఒకరు, ప్రధాన స్టాఫ్ ఆఫీసర్లు ముగ్గురు ఉంటారు. ఈ ముగ్గురు ఆఫీసర్లూ వాయుసేనలోని వేరు వేరు శాఖల పని చూస్తూ ఉంటారు.

ప్రధాన కార్యాలయంలో మూడు కమాండ్లు ఉన్నాయి. వీటిలో మూడు, ఆపరేషనల్ లేదా ఫైటింగ్ కమాండ్లు. అవి ఏవంటే: ఢిల్లీలో ఉన్న పశ్చిమటి ఎయిర్ కమాండ్, షిల్లాంగ్‌లో ఉన్న తూర్పు ఎయిర్ కమాండ్, అలహాబాదులో ఉన్న సెంట్రల్ ఎయిర్ కమాండు. ఒక ఆపరేషనల్ కమాండులో ఒక గ్రూపు కాని, అంతకంటె ఎక్కువ కాని ఉండవచ్చు. తక్కిన రెండు కమాండ్లూ ఇవి: నాగపూర్‌లో ఉన్న మెయింటినెన్స్ కమాండు, బెంగుళూరులో ఉన్న ట్రెయినింగ్ కమాండు. విమానాల్ని సరైన స్థితిలో ఉంచడం, మరమ్మత్తులు చేయడం, స్టోర్‌చేసి ఉంచడం మొదటి కమాండు చేసే పనులు: అన్ని రకాల ట్రెయినింగులనూ అజమాయిషీ చేయడం రెండో కమాండుకు సంబంధించింది.

ప్రతి ఒక్క ఫైటింగ్ కమాండులో-లేదా గ్రూపులోనూ ఆపరేషనల్ ఫ్లయింగ్‌కు సంబంధించిన విభాగాలు వేరువేరుగా ఉంటాయి. ఈ విభాగాల పరిమాణాన్ని బట్టి ఎయిర్ కమడోర్, గ్రూప్ కేప్టెన్ రాంకుల్లో ఉన్న అధికారులు కమాండ్ చేస్తూ ఉంటారు.

ఒక ఆపరేషనల్ వింగ్‌కు రెండు స్క్వాడ్రన్లు ఉంటాయి: అంతకంటె ఎక్కువ కూడా ఉండవచ్చు. ప్రతి స్క్వాడ్రన్‌కూ అధిపతిగా ఒక స్క్వాడ్రన్ కమాండరు ఉంటారు. ఒక స్క్వాడ్రన్‌లో ఫైటర్ ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్‌లు (యుద్ధ విమానాలు) కాని, బాంబర్లూ రవాణా విమానాలూ లేదా, హెలికాప్టర్లూ వంటి ఇతర రకాల విమానాలు కాని, దీనికి నిర్ణయించిన సమిష్టి ఉంటూంటాయి.



సాధారణంగా, ఒక స్క్వాడ్రన్‌లో పదహారు విమానాలుంటాయి. ఇవి ఫ్లయిటుకు ఎనిమిదేసి చొప్పున రెండు ఫ్లయిట్లుగా ఉంటాయి. ఈ స్క్వాడ్రన్‌లను వింగ్ కమాండర్లు కాని, స్క్వాడ్రన్ లీడర్లు కాని కమాండ్ చేస్తారు; ఫ్లయిట్లను స్క్వాడ్రన్ లీడర్లు లేదా ఫ్లయిట్ లెఫ్టినెంట్లు కమాండ్ చేస్తారు. కొన్ని స్క్వాడ్రన్‌లలో అదనంగా మరికొన్ని విమానాలు కూడా ఉండవచ్చు.

ఒక స్క్వాడ్రన్ చేసే పనిని 'మిషన్' అని, ఒక పని మీద విడిగా ఒక విమానం చేసే ప్రయాణాన్ని (ఆపరేషనల్ ఫ్లయిట్) 'సార్టీ' అని అంటారు. ఉదాహరణకు, ఒక మిషన్ మీద బయలుదేరి వెళ్లే స్క్వాడ్రన్ పదహారు సార్టీలు చేస్తుంది. ఎందుచేత అంటే ఆ మిషన్‌లో పదహారు విమానాలు పాల్గొంటాయి.

'ఇంటెలిజన్స్'-అంటే సమాచార సేకరణ-ఏ యుద్ధంలోనైనా చాలా ముఖ్యమైన పని చేస్తుంది. ఇందుకోసం సైన్యం, నౌకాబలం, వాయుసేన అన్న మూడు సర్వీసులూ కలిపి పని చేస్తాయి. దీని మూలంగా ఇరుగు పొరుగు దేశాల్లో సాగుతున్న కార్యకలాపాలు తెలుస్తాయి; ఆ దేశాల్లో ఏదైనా యుద్ధానికి తయారవుతోందేమో తెలుస్తుంది. అంతే కాకుండా, శత్రువుమీద దెబ్బ కొట్టడానికి కావలసిన లక్ష్యాలను ఎంపిక చేసుకోవడానికి కూడా ఈ ఇంటెలిజన్సు సాయుధ బలాలకు తోడ్పడుతుంది. ఆ విధంగానే, తమ దేశంలో శత్రువుల దాడులకు గురి కావడానికి ఎక్కువ అవకాశాలున్న చోట్లు ఏమిటో ఊహించి, వాటి కాపుదలకూ ఆ ప్రాంతాల్లో యాంటీ ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్ డిఫెన్సుకూ తగిన ఏర్పాట్లు చేయడానికి వీలవుతుంది. ఈ సమాచార సేకరణ ఎప్పుడూ చురుకుగానే సాగుతూ ఉంటుంది. యుద్ధం మొదలయినప్పుడు మన సేనలు బాగా తయారుగా ఉండటానికి ఇది చాలా అవసరం.

యుద్ధంలో భా.వా.సే.

యుద్ధం మొదలయిందంటే, సైన్యమూ వాయుసేనా ఒకేసారి పనిలోకి ఉరుకుతాయి.

రాడార్ యూనిట్లు రాత్రింబగళ్ళు పనిచేస్తూ మన దేశంలోకి చొచ్చుకొచ్చే శత్రు విమానాల్ని కనిపెడుతూనే ఉంటాయి. రాడార్‌ను కనిపెట్టింది రెండో ప్రపంచ యుద్ధం తొలి రోజుల్లో. దీనివల్ల శత్రు విమానాలు ఎప్పుడు ఏ దిక్కుగా వస్తాయో బాగా ముందే తెలుసుకోవడానికి వీలుకలిగింది. అప్పుడు, ఆ విమానాలు వచ్చే లైనులో ఉన్న యాంటీ ఎయిర్ క్రాఫ్ట్‌గన్‌లకూ మిసైల్‌లకూ హెచ్చరిక ఇవ్వడానికి వీలవుతుంది. అంతేకాకుండా వస్తున్న శత్రువిమానాలను ఎదుర్కొని ఆపవలసిందిగా, దగ్గరి విమానాశ్రయాల్లో ఉన్న విమానాలకు ఆదేశాలు ఇవ్వడం సాధ్యమవుతోంది. ఎడారులగుండా, ఎత్తయిన పర్వతాల మీదుగా దీర్ఘంగా సాగుతూ, సులువుగా చేరడానికి శక్యంకాకుండా ఉన్న మన సరిహద్దుల్ని కాపాడటం కోసం కొన్ని రాడార్ స్టేషన్లను ఏర్పాటు చేయడం జరిగింది. వీటికి సెంట్రల్ కంట్రోల్ స్టేషన్లతో సంబంధం ఉంటుంది. ఈ విధంగా, సరిహద్దు కంతకూ కావలసిన విమాన రక్షణను జాగ్రత్తగా ప్లాన్ చేయడం జరిగింది. దీన్ని ఎయిర్ డిఫెన్స్‌కోఆర్డినేషన్ అంటారు.

వస్తున్న శత్రు విమానాల జాడలు రాడార్ తెరమీద కనిపించిన వెంటనే మన విమానాలు హుటాహుటిని పైకివెళ్ళి వాటిని ఎదుర్కొంటాయి. ప్రతి వాయుసేన, అవతలి వాళ్ళను పనిచెయ్యకుండా చెయ్యాలనే చూస్తుంది: ఆ విధంగా ఆకాశంలో తనదే పైచెయ్యిగా ఉండాలని చూస్తుంది. ఈ ఆధిక్యం సంపాదించడం వల్ల, గెలుపొందిన వాళ్ళు తమ నగరాలను రక్షించడానికీ, శత్రువుల సప్లయిలైన్ల మీదా పరిశ్రమల మీదా దాడులు జరపడానికీ అనువైన స్థితిలో ఉంటారు. ఆకాశంలో అధికారం లభించినట్లయితే కింద ఉన్న సేనలు, శత్రువుల తాకిడి లేకుండా, రైళ్ళలోనూ, ట్రక్కుల్లోనూ ప్రయాణాలు సాగించడానికి వీలవుతుంది. ఈ సదుపాయాలతోబాటు, సప్లయిలనూ, ఆయుధ సామగ్రినీ యుద్ధరంగంలోకి పంపడానికీ, గాయపడ్డవారిని క్షేమంగా తరలించడానికీ అవకాశం కలుగుతుంది.

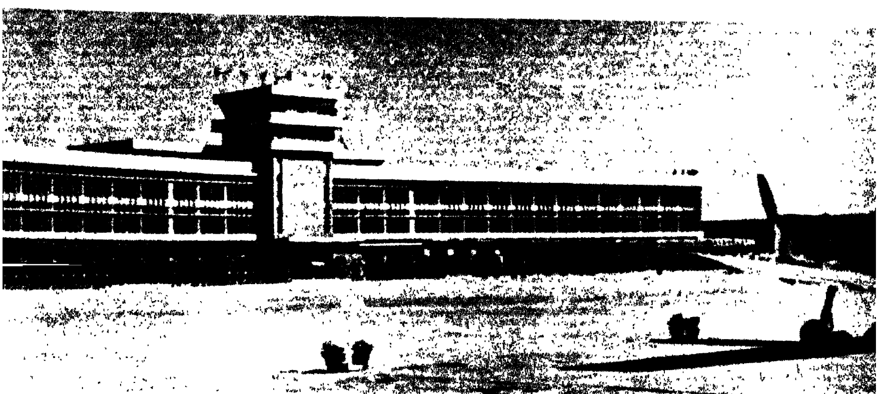
నౌకాబలంలో ఒక విమాన విభాగం ఉంటుంది. ఇది ఒక ఓడమీద-లేదా, అంతకంటె ఎక్కువ-విమానల్ని మోసే ఓడలమీద స్థావరం ఏర్పరచుకొని ఉంటుంది. ఇది దూరంలో ఉన్న శత్రువుల ఓడరేవులకు సైతం తరలివెళ్ళి దాడిచెయ్యగలదు. ఇది నౌకాబలంలో భాగమే కాని వాయుసేనకు సంబంధించినది కాదు. వాళ్ళ పైలట్లకు కూడా నౌకాబలానికి సంబంధించిన ర్యాంకులే ఉంటాయి. ఈ విభాగం, సముద్రంలో ప్రయాణం చేస్తున్న శత్రునౌకలను వెతికి, జలాంతర్గాములనూ ఓడలనూ ఎదుర్కొంటూ ఉంటుంది.

నేలమీద యుద్ధం చేసే వాళ్ళకి, శత్రువుల వాయుసేన నుంచి తమను రక్షిస్తూ, శత్రువుల సైనిక దళాలూ, టాంకులూ ఎక్కడ ఉన్నదీ శత్రువును నిజంగా ఎప్పుడు ఎదుర్కోవలసిందీ తెలుపుతుండే తమ సొంత విమానాలు ఆకాశంలో కనిపించినప్పుడు కలిగే ఆనందం మరి దేనివల్లా కలగదు. వీటిని 'క్లోజ్ సపోర్టు ఆపరేషన్లు' అంటారు.

యుద్ధసమయంలో వాయుసేన ఈ విధంగా పనిచేస్తుంది. శత్రువుల భూభాగంలో లోపలగా ఉన్న సైనిక, పారిశ్రామిక లక్ష్యాల మీద బాంబర్లు బాంబులు వేస్తాయి. ఫైటర్లు శత్రువుల ఫైటర్లను ఎదుర్కొంటాయి; దాడిచేసే బాంబర్లను కూల్చేస్తాయి; నేలమీద సాగే దళాలకు రక్షణ ఇస్తాయి. రవాణా విమానాలూ, హెలికాప్టర్లూ సప్లయిలనూ ఆయుధ సామగ్రినీ మోసుకుపోతాయి; పేరాట్రూపర్లను వాళ్ళకు నిర్ణయించిన స్థలాల్లో దింపుతాయి; గాయపడ్డ వాళ్ళను తరలిస్తాయి. ఇవి అన్నీ కూడా, శత్రువును ఓడించి దేశాన్ని కాపాడటం అన్న ఉమ్మడి లాభం కోసం కలిసి పనిచేస్తాయి.

ఎయిర్‌ఫోర్స్ అకాడమీ హైదరాబాదు దగ్గర ఉంది. ఫ్లయింగ్ బ్రాంచి తాలూకు వాయుసేన కేడెట్లు ఇక్కడ శిక్షణ పొందుతారు. కమిషన్డు ఆఫీసర్లు కావాలంటే ఈ శిక్షణ అవసరం. పైలట్లను రెండు గ్రూపులుగా చేస్తారు: ఫైటర్ పైలట్లు, ట్రాన్స్‌పోర్ట్ (రవాణా) పైలట్లు. వీరు తర్ఫీదు కోసరం వేరు వేరు యూనిట్లకు వెళుతూ ఉంటారు.

హైదరాబాదులోని ఎయిర్‌పోర్టు





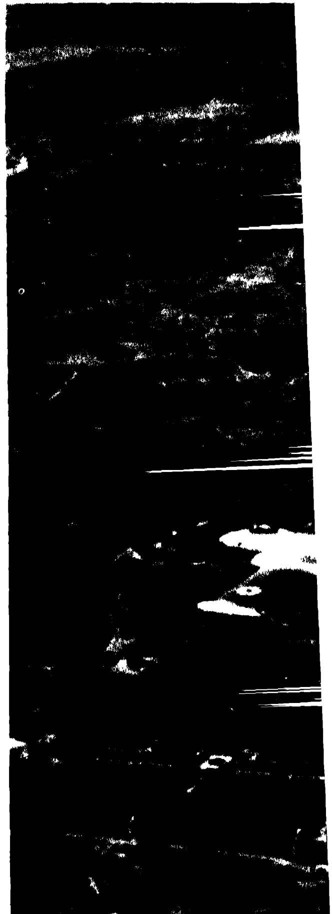
హిమాలయాలమీదుగా ప్యారట్ సి—119

ఎవరికి నిర్ణయించిన స్క్వాడ్రన్‌లో వారు ప్రవేశించడానికి వెళ్ళేముందు వాళ్ళకక్కడ ఆపరేషనల్ ట్రైనింగు ఇస్తారు.

ఎడ్మినిస్ట్రేటివ్ బ్రాంచిల ఆఫీసర్లకు కోయంబత్తూరులో ఉన్న ఎయిర్‌ఫోర్స్ ఎడ్మినిస్ట్రేటివ్ కాలేజిలోను, టెక్నికల్ ఆఫీసర్లకు జలహళ్ళిలో ఉన్న ఎయిర్‌ఫోర్స్ టెక్నికల్ కాలేజిలోను శిక్షణ ఇస్తారు. ఎయిర్‌మన్‌ల కోసం బెల్గాంలోను, బెంగుళూరులోను, మద్రాసులోను ట్రైనింగ్ స్కూళ్ళు ఉన్నాయి. మెయింటెనెన్స్ కమాండ్ అజమాయిషీలో ఉన్న యూనిట్లలో, చెడిపోయిన విమానాల్ని బాగుచేసి మళ్ళీ పనిలో ప్రవేశపెట్టడానికి అనువుగా సిద్ధం చేస్తారు. దీనికి కావలసిన పనుల్లో క్లిష్టమైన, సాంకేతికమైన పనులను చాలావరకు స్కిల్డ్ ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్ టెక్నీషియన్లు చేస్తారు. దీన్నే విమానాన్ని 'ఆపరేషనల్'గా ఉంచడం అని అంటారు. అంతేకాకుండా, వాయుసేన స్టేషన్లన్నింటిలోనూ అంతర్భాగాలుగా ఉండేవి మెయింటెనెన్స్ ఎలిమెంట్లు, లేదా యూనిట్లు. అగ్రశ్రేణిలో ఉన్న విమానాలన్నీ పనిచేయడానికి తగిన మంచి స్థితిలో ఉండేలా చూసే బాధ్యత వీటిదే.

ఫైటర్ స్క్వాడ్రన్లూ బాంబర్ స్క్వాడ్రన్లూ మట్టుకు యుద్ధసమయంలోనే పనిలోకి వెళతాయి కాని, రవాణా స్క్వాడ్రన్లు మాత్రం అన్నిసమయాల్లోనూ వాడుకలో ఉంటాయి. అంటే, ట్రైనింగ్‌లోనే కాకుండా, పర్వతమయమైన మన సరిహద్దు ప్రాంతాల్లో ఎక్కడో దూరంగా ఉన్న గస్తీ కేంద్రాలకు (ఔట్‌పోస్టులు) సామగ్రినీ సైనికుల్నీ చేరవెయ్యడానికి కూడా ఉపయోగపడుతూ ఉంటాయి. ఈ కేంద్రాల్ని రోడ్డు దారిన చేరాలంటే, సులువుగా ప్రవేశించడానికి శక్యం కాని కొండ లోయలగుండా బండ్లను నడుపుకుంటూ పోయినా, చాలా రోజులు పడుతుంది.

ఈ రోజుల్లో యుద్ధమంటే, వాయుసేన విషయంలో పైచెయ్యి సంపాదించడం కోసం జరిపే పోరాటం కింద లెక్క. అందువల్ల మన దేశానికి ఆధునికమైన, బాగా శిక్షణ పొందిన వాయుసేన ఉండటం తప్పనిసరి అయింది. దాంట్లో పనిచేసే వాళ్ళలో బాగా సమర్థత ఉన్న వాళ్ళు, సేవ చెయ్యడానికి తమంతట తాము ముందుకు రావాలి. వాయుసేనలో, సాహసంతో పని చెయ్యడానికి అవకాశముంది; పైలట్లకు గొప్ప ధైర్యం ఉండాలి. దేశంలో అనేకమంది యువకుల్ని ఇవి ఆకర్షించాయి. భారత వాయుసేనలో సేవ చెయ్యాలన్న ఉత్సాహం కల్గించాయి.



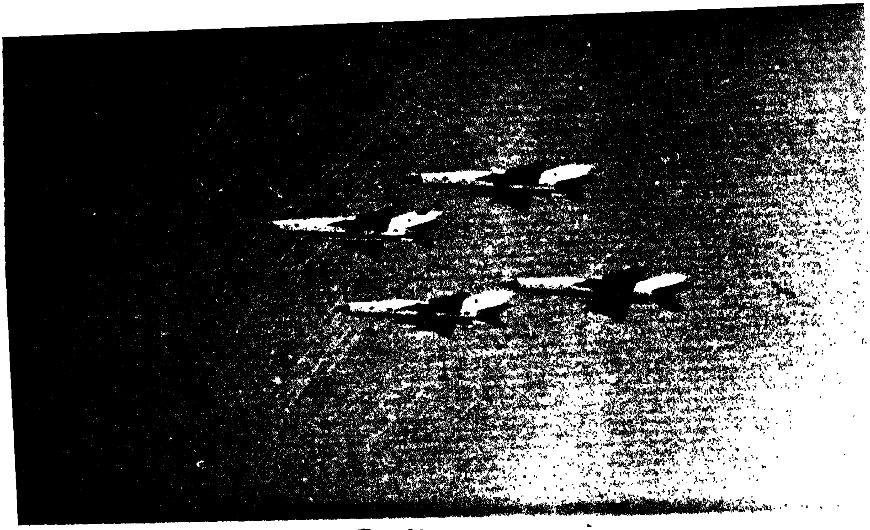
విమానాల్లో రకాలు

నేను ఇంతకుపూర్వం చెప్పినట్లు, మొదటి ప్రపంచ యుద్ధం జరిగే కాలంలో, శత్రుసేనల మీద బాంబులువేసి కింద ఉన్న తమదేశం సైనిక దళాలకు సాయం చెయ్యడమే వాయుసేనలకు ప్రధానమైన పనిగా ఉండేది. ఆ కారణంగా వాటిని ఫ్లయింగ్ ఆర్టిలరీ అని కూడా అనవచ్చు. వాళ్ళు రహస్య సమాచారాలు కూడా సేకరించేవారు; కాని దానికి ఉన్న రేంజి చాలా పరిమితమైనది.

రెండు ప్రపంచ యుద్ధాల మధ్య కాలంలోనూ మిలిటరీ విమానాలు చాలా అభివృద్ధి చెందాయి.



తాజమహల్ మీదుగా ఎగురుతున్న కాన్ బెర్రాలు



మిగ్—21 విమానాలు

రెండో ప్రపంచ యుద్ధం ఆరంభం కావడంతో. అనేక రకాల పనులు చెయ్యడానికి తగిన ఆధునికమైన వాయుసేనలూ వేరువేరు రకాల పనులకు వేరువేరు రకాల విమానాలూ ఉండవలసిన అవసరం ఏర్పడింది.

బాంబర్లు

వాయుసేన మొట్టమొదటి పని ఏమిటంటే. శత్రువులను శక్తిహీనుల్ని చెయ్యడానికి. వాళ్ళ భూభాగంలో అనువైన లక్ష్యాలమీద దెబ్బతీసే విధంగా బాంబులు వెయ్యడం. ఆ విధంగా. వాయుసేనకు మౌలికమైన ఎత్తుగడ (వ్యూహం)గా చెప్పవలసింది. శత్రువు మీద మొదటి దెబ్బతియ్యడం. ఈ ఎత్తుగడను అమలులో పెట్టడానికి పనికివచ్చే విమానాన్ని బాంబరు అంటారు. బాంబర్లు రకరకాలుగా ఉంటాయి: భారీ రకం. మధ్య తరహా.



హంటర్‌లు

తేలిక రకం బాంబర్లు. భారీ బాంబర్లు పెద్ద ఎత్తుకు ఎగరగలవు. వాటిది దీర్ఘమైన రేంజి. కాని, ఇవి చాలా ఖర్చుతో కూడినవి. మధ్య తరహా బాంబర్లకు వాటికంటె తక్కువ రేంజి ఉంటుంది: బాంబు లోడ్ తక్కువే తీసుకుపోగలవు. భారతదేశం స్వతంత్రమైన తరువాత, మన యుద్ధబలాలు చెయ్యవలసిన ఒకే ఒక పని దేశాన్ని కాపాడటం అని నిర్ణయమైంది. అందువల్ల భారీ బాంబర్లను కాని, మధ్య తరహా బాంబర్లను కాని సమకూర్చుకొని పెద్ద వాయుసేనను ఏర్పాటు చేసుకోవడానికి ప్రణాళిక ఏమీ వెయ్యలేదు. భా.వా.సే.కున్న ఏకైక బాంబరు కాన్‌బెర్రా: ఇది కూడా తేలిక రకం బాంబరే. మన కాన్‌బెర్రాలలో కొన్నిటికి ప్రత్యేకంగా, సమాచారాలకు కావలసిన ఫోటోలను తీసే కెమేరాలను అమర్చడం జరిగింది.

ఫైటర్లు

మిలిటరీ విమానాల్లో ప్రధానమైన రెండో కేటగిరీలోవి ఫైటర్లు. ఇవి చేసే ప్రధానమైన పని, విమాన రక్షణ సమకూర్చడం.

ఏదైనా శత్రువిమానం మన భూభాగంలోకి వచ్చినట్లయితే, రాగల ప్రమాదాన్ని గురించి మన రాడార్ స్టేషన్లు హెచ్చరిక చేస్తాయి. మన ఫైటర్లు వెంటనే దాన్ని గ్రహించి, హుటాహుటిని పైకి వెళ్ళి, శత్రువిమానాలు రాదలచిన చోట్లకు రావడానికి వీలులేకుండా అడ్డుకుంటాయి. ఇవి శత్రువిమానాల్ని అడ్డుకుని యుద్ధం చేస్తాయి కనకనే వీటిని ఫైటర్-ఇంటర్ సెప్టర్లు అన్నారు. ఫైటరు విమానాన్ని తగిన విధంగా మార్చినట్లయితే, నేలమీద జరిగే యుద్ధాలకు కూడా సాయపడుతుంది. శత్రువుల గన్ పొజిషన్లను, టాంక్ ఫార్మేషన్లను, సైనిక దళాలను ఎదుర్కొంటుంది. ఈ పనులకు ఉపయోగించే విమానాల్ని గ్రౌండ్-ఎటాక్ (నేలదాడి) విమానాలంటారు. 1965లోనూ 1971లోనూ పాకిస్తాన్‌తో జరిగిన యుద్ధాల్లో భారత వాయుసేన ఉపయోగించినవి ప్రధానంగా ఇటువంటి విమానాలే. మన ఫైటర్లలో ఎం.ఐ.జి.-21 అనే రష్యన్ విమానం ఒకటి. దీన్ని ప్రస్తుతం మన దేశంలోనే తయారు చేస్తున్నారు. ఇది ఫైటర్-ఇంటర్ సెప్టర్‌గానూ గ్రౌండ్-ఎటాక్ విమానంగానూ కూడా పని చేస్తుంది. హెచ్.ఎఫ్.-24 (మారుత్) అనే మన సొంత విమానం ప్రామాణికమైన గ్రౌండ్-ఎటాక్ విమానం. సుఖోయ్ అనేది మరోరకం నేల దాడి విమానం. దీన్ని రష్యావాళ్ళు మొదట తయారు చేశారు. హంటర్లు, మిస్టియర్లు అనే ఈ రకం పాత విమానాలు కూడా ఎక్కువగా వాడుకలో ఉన్నాయి.

బాంబర్లూ నేలదాడి విమానాలూచేసే ముఖ్యమైన పని ఏమిటంటే, శత్రువిమానాల్ని అడ్డం కొట్టడం. అంటే, నౌకా స్థావరాలు, ఓడరేవులు, రైల్వేయార్డులు, ఇతర ఇన్‌స్టలేషన్లు, టాంకులు కేంద్రీకరించి ఉన్న చోట్లు, బండ్లు నిలిచే స్థలాలు మొదలైన వాటి మీద దాడిచేసి, యుద్ధం జరుగుతున్న ప్రాంతంలో శత్రువులు ఏర్పరచుకున్న కమ్యూనికేషన్లను దెబ్బగొట్టడం అన్నమాట. కొన్ని ఫైటర్లకు కెమేరాలు కూడా అమర్చి ఉంటాయి.



మిస్టియర్లు

గ్నాట్





హెచ్.ఎస్.748 (అవ్రో)



శత్రువుల లక్ష్యాలను ఇవి ఫోటోగ్రాఫు తీస్తాయి.

నేలదాడి విమానాలకు రాకెట్లు, ఫిరంగులు, మరతుపాకులు అమర్చి ఉంటాయి. ఇవి కొద్దిపాటి బాంబులను కూడా తీసుకెళ్ళగలవు. కొన్ని కొత్త విమానాలు, ఎయిర్-టు-ఎయిర్, లేదా ఎయిర్-టు-గ్రౌండ్ మిసైల్‌లను కూడా మోసుకుపోతాయి.

ఎదురెదురు వైపుల వాళ్ళ విమానాలు ఆకాశంలో కలుసుకున్నప్పుడు జరిగే కొట్లాటలను 'డాగ్‌ఫైట్స్' (కుక్క జట్టీలు) అంటారు. ఈ ఫ్లయిట్లలో విమానం పనిచేసే తీరు ఎంత ముఖ్యమో, పైలట్ చూపించే నేర్పు కూడా అంత ముఖ్యం. ఎటుకావలిస్తే అటు, సులువుగా తిరగగలిగే విమానాలకు లాభం ఉండటం సహజం. అందువల్ల, మన 'నాట్'లు పరిమాణంలో చిన్నవే అయినా, ఆయుధ సామగ్రిని ఎక్కువగా మోసుకోలేక పోయినా, పాకిస్తాన్ శాబర్లను తలదన్నినవని రుజువు చేసుకున్నాయి.

రవాణా విమానాలు

వాయుసేన చేయవలసిన ముఖ్యమైన పనుల్లో మరొకటి సైనిక దళాలనూ సాధన సామగ్రినీ యుద్ధరంగానికి తీసుకుపోవడం. ఇందుకు ఉపయోగించేవి ట్రూప్‌కారియర్లు (సైనిక వాహనాలు). ఇవి

ప్రయాణీకుల్ని తీసుకెళ్ళే పౌర విమానాల మాదిరివి. అయితే ఈ రెండింటికీ ఉన్న ముఖ్యమైన భేదం ఏమిటంటే, ట్రూప్ కారియర్లలో లోపలి భాగంలోని అమరికలు చాలా సుధాగా ఉంటాయి. దీనివల్ల అదనంగా కొంత సామాను వేసుకువెళ్ళే సదుపాయం ఉంటుంది.

భా.వా.సే.లో రకరకాల రవాణా విమానాలున్నాయి——ఎ.ఎన్-12, కారిబూ, పాకెట్, హెచ్.ఎస్-748——వీటినే వెనక, ఆవ్రేలనేవారు, కొన్ని పాత డకోటాలు. వీటికితోడు, చిన్న విమానాశ్రయాల్లో దిగడానికీ, అక్కడినుంచి బయలుదేరడానికి వీలైన తేలిక రకం విమానాలు కూడా కొన్ని ఉన్నాయి. వీటిని ఎత్తయిన కొండ ప్రాంతాల్లో వాడుతూ ఉంటారు.

లాంగ్ రేంజి (దూరంనుంచి గురి కొట్టగల) విమానాలు కూడా, సముద్రంలో శత్రుసేనలవాళ్ళ ఓడల సంచారాన్ని అరికట్టడానికి గస్తీ ఫ్లయిట్లు కూడా సాగిస్తుంటాయి. దీన్ని మారిటైమ్ రికన్నయిజాన్స్ (సముద్రపు గస్తీ) అంటారు. ప్రస్తుతం ఈ పని చేస్తున్నవి సూపర్ కాన్‌స్టలేషన్లు.

హెలికాప్టర్లు

ఇటీవలి సంవత్సరాల్లో కొన్ని రకాల పనులు చేయడానికి వేరొక రకం విమానం వాడకంలోకి వచ్చింది. దీన్నే హెలికాప్టర్ అనీ, రోటరీవింగ్ (తిరుగుడు రెక్కల) విమానం అనీ అంటుంటారు. దీన్ని ముఖ్యంగా, సైనిక దళాలనూ సప్లయిలనూ చేర వెయ్యడానికి వాడుతూ ఉంటారు. గాయపడ్డవాళ్ళను తరలించడానికి కూడా ఇది ఉపయోగ పడుతుంది. గెరిల్లాలను లొంగదియ్యడానికి తుపాకులు అమర్చిన హెలికాప్టర్లను కూడా వాడతారు.

హెలికాప్టర్ ప్రొపల్షన్‌కు ఉపయోగపడేవి బ్లేడ్లు: వాటిని రోటర్లు అని కూడా అంటారు. ఇవి పైన అమర్చి ఉంటాయి. హెలికాప్టర్లు నిటారుగా పైకిలేవడానికీ, అలాగే కిందికి దిగడానికీ, ముందుకు సాగడానికీ ఇవి తోడ్పడతాయి. హెలికాప్టరు దిగడానికి కావలసిన చిన్న ప్రదేశాన్ని హెలిపాడ్ అంటారు. ఇప్పుడు మన వాయుసేనలో ఉన్న హెలికాప్టర్లు ఫ్రెంచివాళ్ళు, రష్యావాళ్ళు తయారు చేసినవి——అలోట్, ఎం.ఐ-4, ఎం.ఐ-8.

వెనక, ఇప్పుడు, ఇకముందు

1947-48లో కాశ్మీరులో యుద్ధం మొదలయ్యే నాటికి, భారతీయ వాయుసేనకు, బలపడటానికిగాని అభివృద్ధి చెందడానికిగాని వ్యవధి అట్టే లేదు. యుద్ధం ముగిసిన తరువాత భా.వా.సే. విస్తరించడం మొదలయింది. దేశంలో అనేక భాగాల్లో ట్రెయినింగు, మెయింటినెన్స్ సెంటర్లు ఏర్పాటు చెయ్యడం జరిగింది. ఆకాశంలో ఏ సవాలునైనా ఎదుర్కోవడానికి తగ్గట్టుగా శక్తివంతమైన, సంతులితమైన బలంగా రూపొందడానికి తీవ్రంగా పని చేయడం ప్రారంభించింది. మనది అభివృద్ధి చెందుతున్న పేద దేశం కావడంవల్ల, ఇతర దేశాలనుంచి విమానాలు కొనుక్కోవడానికి ఎక్కువ డబ్బు ఖర్చుపెట్టే అవకాశం లేదు. జపానుతో యుద్ధం ముగిసిన తరువాత అమెరికన్లు, పని చెయ్యని లిబరేటర్ బాంబర్లను విడిచిపెట్టి వెళ్ళిపోయారు. బెంగుళూరులో ఉన్న హిందూస్థాన్ ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్ లిమిటెడ్ వారు, అద్భుతమైన ఈ విమానాల్లో ఇరవయ్యింటికి పైగా బాగుచేసి మళ్ళీ మామూలు స్థితిలోకి తెచ్చి ఇచ్చినందువల్ల, మన దేశానికి ఒకపాటి బాంబర్ బలం సమకూడింది. రెండో ప్రపంచ యుద్ధం నాటినుండి నమ్మకంగా పనిచేస్తున్న పాత డకోటాలు



తూఫానీలు

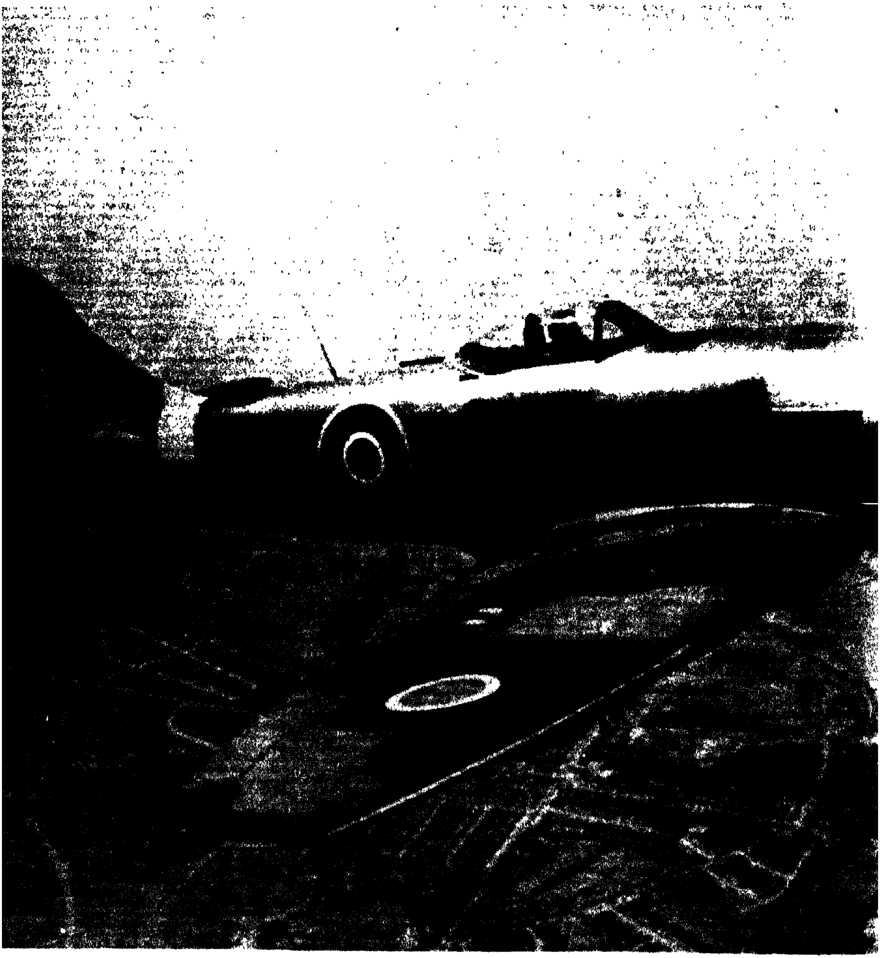
ఇప్పటికీ వాడుకలో ఉన్నాయి. ఎయిర్ ఇండియా నుంచి తీసుకున్న సూపర్ కాన్‌స్టలేషన్లు రవాణా విభాగంగా రూపొందాయి. టెంపెస్టులు. హరికేన్లు. స్పిట్‌ఫైర్లు వాడుకలో ఉన్న పైటర్లు.

1948లో మనం వాంపైర్ జెట్ ఫైటర్లను సంపాదించాం. దాంతో. తూర్పు దేశాల్లో జెట్ ఫైటర్లున్న వాయుసేన మనదే అనిపించుకుంది. మంచి పేరున్న ఈ విమానాలు ఇప్పటికీ సేవచేస్తున్నాయి. తరువాత వచ్చిన జెట్ ఫైటర్లు ఫ్రెంచ్ ఓరగాన్లు (తూఫానీలు). మిస్టియర్లు. బ్రిటిష్ హంటర్లు. నాట్‌లు వంటివి. చివరికి రష్యావాళ్ళ ఎం.ఐ.జి-21 సూపర్‌సానిక్ పైటర్లు కూడా వచ్చాయి. ఇవి శబ్దంకంటె కూడా వేగంగా ప్రయాణం చెయ్యగలవు. మన రవాణాల కోసం. ప్రత్యేకంగా పేరాడ్రాపింగుకు పనికి వచ్చే సి-119 ఫెయిర్ చైల్డ్ పాకెట్లు. ఓటర్లు. కారిబూలు. రష్యన్‌ల ఘనమైన ఎ.ఎన్-12

విమానాలూ సంపాదించాం. కమ్యూనికేషన్ పనులకూ, అతి ముఖ్యులైన వ్యక్తులను తీసుకువెళ్ళడానికి డకోటాలతోబాటు పైకౌంట్లు. భారతీయులు తయారు చేసిన అవ్రోలు (హెచ్.ఎస్.-748). రష్యన్ల టి.యు.-124 జెట్ విమానాలు కూడా సాయంగా పని చేస్తున్నాయి. అనేకమంది భారతీయ సైనికులు కీలకమైన కనుమలను ఆధీనంలో ఉంచుకొన్నందువల్ల పర్వత ప్రాంతాల్లో జరగవలసిన పనులు నానాటికీ పెరుగుతున్నాయి. వీటి మూలంగా, జబ్బుపడ్డవాళ్ళనీ గాయపడ్డవాళ్ళనీ అక్కడినుంచి తరలించడానికి, ఆయుధాలూ సప్లయిలూ అందించడానికి హెలికాప్టర్లు అవసరమయ్యాయి. అందువల్ల 1954లో సికోర్‌స్కీ ఎస్.5, ఎస్.-62 రకాల విమానాలను ప్రవేశపెట్టడం జరిగింది. ఎం.ఐ.-4, అలోట్ IIB లతో హెలికాప్టర్ బలాన్ని ప్రమాణస్థాయికి తీసుకురావడం జరిగింది. పైవాటిలో రెండో రకానివి మన దేశంలోనే తయారవుతున్నాయి.

వాంపెర్ జెట్





దెంపెస్టు



1954 ఏప్రిల్ 1వ తేదీ భారత వాయుసేనకు ఇరవ య్యేకటో పుట్టిన రోజు. ఆనాడే ఎయిర్ మార్షల్ సుబ్రత ముఖర్జీ భారత వాయుసేనకు అధిపతిఅయ్యారు. 1933లో భా.వా.సే. ఏర్పడినప్పటినుంచి పని చేస్తున్న ఈ ముఖర్జీ గారే ఆ పదవికి వచ్చిన మొట్టమొదటి భారతీయులు. ఈ సేన దేశానికి చేసిన సేవకు గుర్తింపుగా, అప్పటి రాష్ట్రపతి డా॥ రాజేంద్రప్రసాద్ భారత వాయుసేనకు 'ప్రెసిడెంట్స్ కలర్స్' బహూకరించారు. ఆ ఉత్సవం ఎన్నటికీ మరవరానిది.

ఎయిర్ మార్షల్ ముఖర్జీ పదవిలోకి రాగానే వాయుసేనను ఆధునికంగా, సమతూకంగా అభివృద్ధి చెయ్యడానికి పని చేశారు. అంతేకాకుండా, వాయుసేనకు వెనక, పౌరులతో కూడిన రెండోలైను ఉండాలన్న విషయం ప్రజలకు తెలిసేలా చేశారు. యువకులకి విమానయాన దృష్టి కలిగించడం కోసం ఆయన గ్లయిడర్ ట్రైనింగ్ పొందడానికి ప్రోత్సాహం ఇచ్చారు. అంతేకాదు: సహాయక వాయుసేనను నేషనల్ కేడెట్ కోర్‌లో విమాన విభాగాన్ని ప్రారంభించారు.

1960లో ముఖర్జీగారు చనిపోయిన తరువాత మరొక ప్రసిద్ధ వైమానికుడు ఆయన స్థానంలోకివచ్చారు. ఈయన పేరు ఎయిర్ మార్షల్ ఆస్ట్ ఇంజినీయర్. ఈయన 17వ ఏట, ఒకే ఇంజనుగల విమానాన్ని లండన్ నుంచి పారిస్‌కు ఒంటరిగా నడుపుకొనివెళ్ళి ఆగాఖాన్‌బహు

మతి గెలుచుకున్నారు. ఈ విధంగా ఈయన జె.ఆర్.డి. టాటాను ఓడించారు. భారత దేశంలో వాణిజ్య విమాన సర్వీసులను ప్రారంభించిన టాటా. భారతీయుల్లో గొప్ప ఆరంభ వైమానికుడు.

గడిచిన పదేళ్ళలోనూ భారతీయ వాయుసేన గొప్పగా పెరిగింది. ఈనాడిది నలభై ఐదు స్క్వాడ్రన్ల బలంతో. ఎవరికి గెలవడానికి శక్యం కానంతగా పెరిగింది. వీటికి సరైన విధంగా సాధన సామగ్రి సమకూర్చడం. తర్ఫీదు ఇవ్వడం. మెయిన్‌టెయిన్ చెయ్యడం జరుగుతోంది. ఈనాడిది ప్రపంచంలోని వాయుసేనల్లో చెప్పుకోతగినంత ఉన్నత స్థానంలో ఉంది. గడిచిన కొన్ని సంవత్సరాలుగా వేసిన ప్రణాళికల ప్రకారం. ప్రస్తుతం దాని వ్యవస్థలో కొన్ని మార్పులు జరుగుతున్నాయి. ఎం.ఐ.జి-21. నాట్.

భా.వా.సే.కి. డా॥ రాజేంద్ర ప్రసాదు ప్రెసిడెంట్సు కలర్సు ప్రదానంచేస్తున్న దృశ్యం



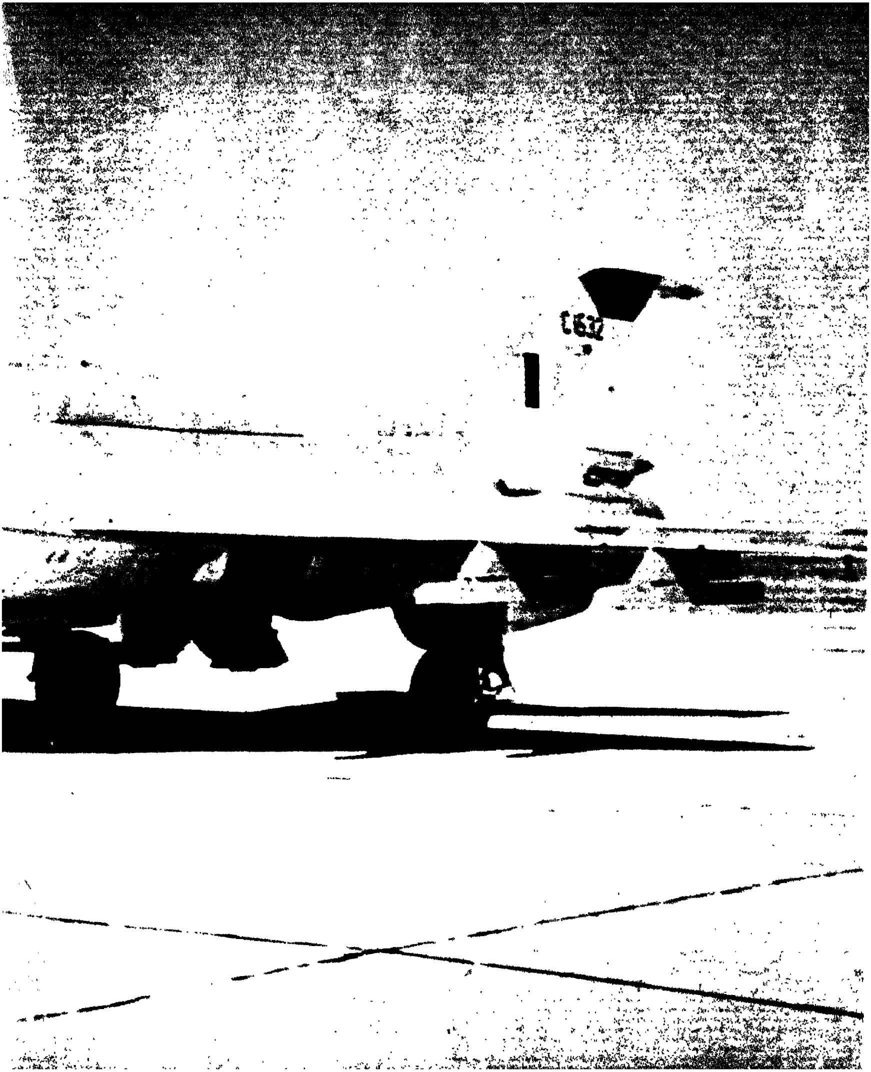


ఎన్.సి.సి. ఎయిర్‌వింగ్

హెచ్.ఎఫ్-24 అనే మూడు రకాల కాంబాట్ విమానాలనూ తయారు చెయడంలో తన కాళ్ళమీద తాను పూర్తిగా నిలబడ్డానికి గట్టి ప్రయత్నం చేస్తోంది.

1973లో భారతవాయుసేన వార్షికోత్సవం జరిగినప్పుడు, విమానసేన ప్రధానాధిపతి ఎయిర్ మార్షల్ ఓ. పి. మెహ్రా ఒక ప్రకటన చేశారు. అందులో, హెచ్.ఎఫ్-24 (మారుత్), నాట్ రకం విమానాలను మెరుగుపరచడానికి వేసిన పథకం ప్రస్తుతం అమలులో ఉందని చెప్పారు. ఈ కొత్త రకం విమానాలు వెనకటి వాటికంటె సమర్థంగా పనిచేస్తాయి. ఎం.ఐ.జి. కొత్త నమూనా, ఎం.ఐ.జి-21M కూడా బయటికి రావడానికి సిద్ధంగా ఉంది. కాన్‌బెర్రా స్థానంలో మరొక తగిన రకాన్ని ప్రవేశపెట్టాలని చూస్తున్నట్టు కూడా ఆయన చెప్పారు. మనకు కావలసింది ఏమిటంటే, శత్రువు మీద ఇంకా బాగా దెబ్బకొట్టగలిగేది, ఇంకా లోపలికి చొచ్చుకుపోయే సామర్థ్యం కలిగినది. మరోరకంగా చెప్పాలంటే, మధ్య తరహా బాంబర్ కాని భారీరకం బాంబర్ కాని కావాలన్న మాట.

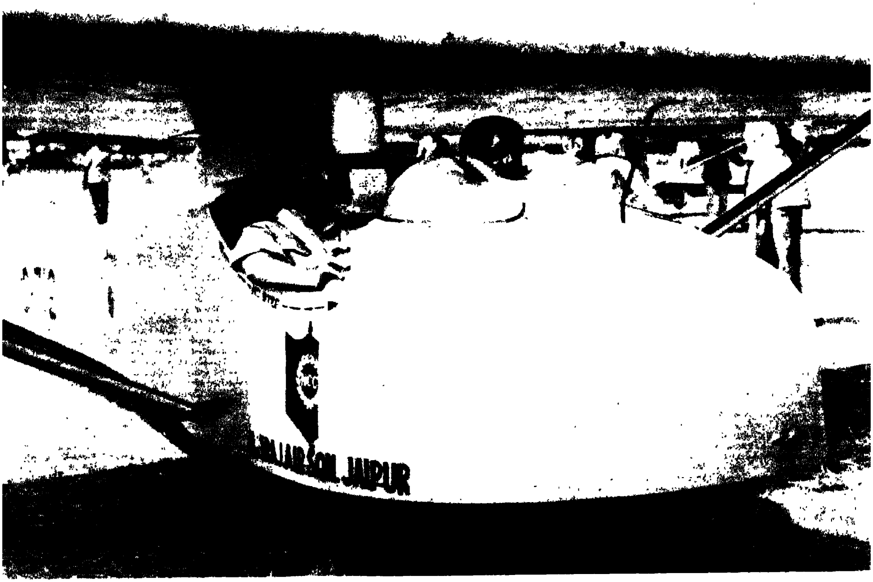




అయితే, యు.కె., యు.ఎస్.ఏ., యు.ఎస్.ఎస్.ఆర్., చైనా, ఫ్రాన్సు వంటి అగ్రరాజ్యాలతో మన విమాన బలాల్ని పోల్చిచెప్పడం తప్పు. కాని మన వాయుసేన పని చేయవలసిన ప్రపంచభాగాన్నీ, మనతో యుద్ధానికి తలపడే అవకాశమున్న శత్రువులనూ దృష్టిలో పెట్టుకుని చూసినట్లయితే, భా.వా.సే., సమతూకంగాను గెలవరానిదిగాను ఉన్న వాయుసేన అని చెప్పక తప్పదు. తనకు అప్పగించిన విధులన్నిటినీ పూర్తిగా నెరవేర్చ గల శక్తి దీనికి ఉంది.

గడిచిన రెండేళ్ళలో, మనుషులు నడిపే విమానాల స్థానంలోకి గైడెడ్ మిసైల్స్ వచ్చాయి. యు.ఎస్.ఏ., యు.ఎస్.ఎస్.ఆర్., కొంచెం తక్కువగా చైనా, మరికొన్ని ఇతర దేశాలూ అటామిక్ వార్‌హెడ్స్‌తో కూడిన ఖండాంతర వేధులను (ఇంటర్ కాంటినెంటల్ బాలస్టిక్ మిసైల్స్) సమకూర్చుకొని శత్రువులు కావడానికి అవకాశమున్న దేశాల్లో

గ్లైడర్ ట్రెయినింగ్





[redacted]

ఎయిర్ మార్షల్ సుబ్రతో ముఖర్జీ

ఎయిర్ మార్షల్ ఓ.పి. మెహరా

[redacted]





[redacted]

ఎయిర్ మార్షల్ ఇంజినీర్

కీలకమైన ఇన్‌స్టలేషన్స్ మీద తక్షణమే దాడి జరపడానికి ఎప్పుడూ తయారుగా ఉంటాయి. పూర్తి యుద్ధం వచ్చినప్పుడు ఈ ఐ.సి.బి.ఎం.లను వెంటనే వాడుకలోకి తెస్తారు. ఇది ఎన్నడూ జరగదనే ఆశిద్దాం. అంతవరకు ఇవి, యుద్ధం కోసరం వెంపరలాడేవాళ్ళకు గెలవడానికి శక్యం కాని అవరోధాలుగా నిలుస్తాయి. అంటే, వాళ్ళను అదుపులో ఉంచుతాయన్న మాట.

ఆర్.వి.పి., లేదా రిమోట్లీ పైలటెడ్ వెహికల్ అనే, మనిషి లేకుండా ఎగిరే యంత్రం. వాయుసేనకు ఇంకొక అనుకూల ప్రత్యామ్నాయాన్ని సమకూరుస్తుంది. ఈ నాటి బాంబర్లకూ ఫైటర్లకూ బదులుగా ఇది వాడుకలోకి రావచ్చు. అలా వచ్చిననాడు, వాయుసేనలు, వాటి రవాణావిభాగాల (ట్రాన్స్‌పోర్ట్ కాంపొనెంట్స్) స్థాయికి దిగజారతాయి. అయినప్పటికీ మనుషులు నడిపే విమానాలు వాడకంలోనుంచి పూర్తిగాపోయే అవకాశం దగ్గరలో లేదు. పైలట్లు నడిపే విమానాలు చేయవలసిన పనులు ఎప్పటికీ ఉంటూనే ఉంటాయి.

టెక్నాలజీలో వచ్చిన అభివృద్ధిని అనుసరించి భా.వా.సే.లో కూడా పూర్తిగా మార్పు రావాలనడంలో సందేహం ఏమాత్రం లేదు. అయితే, సాహసవంతులైన మన యువకులు గాలిలోనూ, నేర్పుగల టెక్నిషియన్లు నేలమీదా ఎవరి విధులను వాళ్ళు శ్రద్ధగా, స్వార్థంలేని భక్తితో, నెరవేరుస్తూ ఉంటే భారత వాయుసేన ఎప్పటికీ ఉంటుంది.

ఆకాశ వీరులు

స్క్వాడ్రన్ లీడర్ భరద్వాజ, చాంబ్ ప్రాంతంలో స్ట్రైక్-సపోర్ట్ మిషన్‌కు నాయకత్వం వహించారు. ఆయన విమానం మొదటి. ఆయనకు తరువాత ఉన్నాయన మీదికి కిందినుంచి కాల్పులు జరిగాయి. ఈ దాడిలోంచి బయటికి తప్పుకొనే సరికి శత్రువు సాబర్ విమానాలు అడ్డుకోవడం ప్రారంభించాయి. అప్పుడు స్క్వాడ్రన్ లీడర్ భరద్వాజ, తన తరువాతి ఆయన్ని ప్రమాదం నుంచి బయటికి తప్పించి, తాను మళ్ళీ పోరాటం ప్రారంభించారు. ఒక సాబర్‌ను కూల్చేశాడు. దాంతో, పాకిస్తానీల తక్కిన విమానాలు తోకముడిచాయి. అప్పటికే తన విమానం దెబ్బతిన్నందువల్లా, ఒక యుద్ధం చెయ్యడానికి తానొక్కడే ఒంటరిగా మిగిలినందువల్లా, స్క్వాడ్రన్ లీడర్ సురక్షితంగా తన స్థావరానికి తిరిగి రావచ్చు. కాని ఈ వీరుడు అలా చెయ్యలేదు. ఇంకా ముందుకుసాగి, పాకిస్తానీ దళాల మీదికీ టాంకుల మీదికీ దాడిచేసి, అపారమైన నష్టం కలిగించి, తన విమానాన్ని వెనక్కి తిప్పుకుని, అప్పుడు క్షేమంగా దిగివచ్చాడు. ఇంత గొప్ప వీరత్వం చూపించినందుకూ నాయకత్వం వహించినందుకూ ఈ స్క్వాడ్రన్ లీడర్‌కు మహావీరచక్రం బహూకరించడం జరిగింది.



ఎ.ఎస్.౫౫ హెలికాప్టర్



ఆ విధంగానే ధీరత్వం చూపించి మ.వి.చ. అందుకొన్న మరో వ్యక్తి. వింగ్ కమాండర్ సెసిల్ వివియన్ పార్కర్. ఆయన ఫైటర్ స్క్వాడ్రన్‌కు నాయకుడు. శత్రుభూభాగంలో లోపలికి చొచ్చుకు వెళ్ళి తిరిగి వచ్చిన తరువాత, ఈ వింగ్‌కమాండర్‌ను శత్రువుల శాబర్లు ఎదుర్కొన్నాయి. పార్కర్ ఒక శాబర్‌ను కూలగొట్టి, ఇంకొకదానికి తీవ్రమైన నష్టం కలిగించాడు. ఇంకో మిషన్‌లో, శత్రువులు దారుణంగా కాల్పులు జరుపుతున్న సమయంలో ఆయన అటోక్‌లో ఉన్న చమురు శుద్ధి కర్మాగారం మీద దాడి చేసి తీవ్రంగా నష్టం కలిగించాడు. ఆయనకు మహా వీరచక్రం బహూకరించే సందర్భంలో అధికార ప్రస్తావనలో చెప్పినదాని సారాంశం కింద ఇస్తున్నాను:

వింగ్ కమాండర్ పార్కర్ చేపట్టిన మిషన్లన్నిటిలోనూ తీసుకున్న చర్యలన్నిటిలోనూ గొప్ప ధైర్యం, పట్టుదల కనిపించాయి. కమాండ్‌లో ఉన్న ఇతర పైలట్లకు ఆయన గొప్ప ఆదర్శంగా నిలిచాడు. ఆయన నాయకత్వం శాంతికాలంలోనూ యుద్ధకాలంలోనూ కూడా గొప్పతనం గడించింది. తన విధిని నిర్వర్తించడంలో భక్తిశ్రద్ధలు, శత్రువు తీవ్రంగా ఎదుర్కొంటున్న సమయంలో ధైర్యం, రోజు రోజుకూ తాను నాయకత్వం వహించే మిషన్ లలో సాహసం ప్రదర్శించాడు.

ఈ సంఘటనలన్నీ 1971 డిసెంబరులో పాకిస్తాన్‌తో జరిగిన యుద్ధంలో సంభవించాయి. 1971 నవంబరులో మూడు పాకిస్తానీ విమానాలు.. తూర్పు ప్రాంతంలో మన ఆకాశభాగంలోకి చొచ్చుకురావడానికి ప్రయత్నించినప్పుడు భా.వా.సే. నాట్‌లు.. ఆప్రయత్నం సాగకుండా చేశాయి. దాంతో ఘర్షణ మొదలైంది. ఫ్లయిట్ లెఫ్టినెంట్ మాసీ.. ఎం.ఏ.. గణపతి.. ఫ్లయింగ్ ఆఫీసరు డి. లాజరస్ మూడు పాకిస్తానీ శాబర్లను కూలేసి. మొట్ట మొదటి వీరచక్రాలు మూడూ గెల్చుకున్నారు. యుద్ధం నిజంగా మొదలు కావడానికి ముందు.. పా.వా.సే. వాళ్ళు దొంగచాటుగా వచ్చి మన విమానాశ్రయాల్లో కొన్నిటి మీద దాడి జరిపారు.. ఇటువంటివి జరుగుతాయని మనం ముందే తయారుగా ఉన్నాం. ముందు జాగ్రత్త కోసరం మన విమానాల కొక గూడు కల్పించడానికి కాంక్రీటుతో 'పెన్స్' నిర్మించాం. పా.వా.సే. దాడులు విఫలమయ్యాయి.. ఈ దాడుల్లో భారతీయుల విమానం ఒక్కటి కూడా దెబ్బతినలేదు.

కొన్ని గంటల తరువాత. భా.వా.సే. తిరుగుదెబ్బ తీసింది.. మన బాంబర్లూ.. ఫైటర్ బాంబర్లూ. పాకిస్తానీ విమానాశ్రయాల మీదా ముఖ్యమైన ఇతర లక్ష్యాల మీదా దెబ్బ కొట్టడానికి సరిహద్దు దాటి ముందుకు చొచ్చుకు వెళ్ళాయి.. ఆ రోజు రాత్రే.. ఛాంబ్ రంగంలో కాశ్మీరుకున్న సప్లయి రోడ్లను తెగ్గొట్టడం కోసరం పాకిస్తానీ గ్రౌండ్ ట్రూపులు పెద్ద ఎత్తున దాడి ప్రారంభించాయి. తరువాత రెండు వైపుల వాళ్ళ టాంకులకూ.. కాల్బలాలకూ జరిగిన భయంకరమైన పోరాటాల్లో. మన గ్రౌండ్ ట్రూపులకు సాయపడ్డం లోనూ శత్రువుల సప్లయిల మీదా సైనిక దళాల మీదా గట్టిగా దెబ్బ తియ్యడంలోనూ భా.వా.సే. ముఖ్యమైన పాత్ర వహించింది.

సమాచార సేకరణ కోసం జరిగిన కృషిలో మన ఫైటర్-బాంబర్ స్క్వాడ్రన్లు. శత్రువుల సైనిక దళాల మీదా లక్ష్యాల మీదా దెబ్బతియ్యడానికి ఫ్లయిట్లు సాగించింది. అంతే కాదు. చాలా ప్రమాదంతో కూడిన రికన్నయిజాన్స్ మిషన్‌లు కూడా నిర్వహించాయి.

కష్టసాధ్యమైన ఒక మిషన్‌లో పేరు తెచ్చుకున్న అనేక వీరుల్లో వింగ్‌కమాండర్

హరిచరణసింగ్ మంగేత్ ఒకరు. ఒక స్ట్రయిక్ మిషన్‌లో ఉండగా, వింగ్ కమాండర్ మంగేత్ విమావం మీద మూడుసార్లు తీవ్రంగా కాల్పులు జరిగాయి. అయినా మంగేత్ చాలా ధైర్యంగా పోరాడారు. అప్పటికి, ఆయన ఫార్మేషన్‌లో ఉన్న తక్కిన విమానాలు కూడా తీవ్రంగా దెబ్బ తిన్నాయి. అదృష్టవశాత్తు మంగేత్, తన ఫార్మేషన్‌ను దాడిలోంచి తప్పించి తిరిగి తమ స్థావరానికి క్షేమంగా రప్పించగలిగారు. తీరా కిందికి దిగిన తరువాత చూస్తే వింగ్ కమాండర్ విమానం తిన్న ఘోరమైన దెబ్బలకు కొన్ని కంట్రోళ్ళు పూర్తిగా ధ్వంసమయిపోయినట్టు తెలిసింది. నడపడంలో ఆయన చూపిన అద్భుతమైన నేర్పువల్ల మాత్రమే ఆ విమానం తిరిగి క్షేమంగా రాగలిగింది. మహావీరచక్రాన్ని తీసుకోవడానికి నిజంగా అర్హుడవిపించుకున్నారాయన.

రాజస్థాన్ ఎడారి ప్రాంతాల్లో కూడా భా.వా.సే.. నేలమీదున్న మన సైనిక బలాలకు అద్భుతమైన సేవ చేసింది. శత్రువుల సైనిక దళాల మీదా టాంకుల మీద్నా ఒక ప్లాను ప్రకారం అనేక ద దులు జరిపి, అనేక టాంకులను నాశనం చేసింది. పడమటి రంగంలో కాశ్మీరునుంచి సింధు ఎడారి వరకు పాకిస్తానీ వాళ్ళ టాంకులను చాలావాటిని ధ్వంసంచేసి పారేసింది.

తూర్పురంగంలో బంగ్లాదేశ్ విముక్తికోసరం పోరాటం జరిగేటప్పుడు, శత్రువుల విమానాశ్రయాల్ని నాశనంచేసే పనికి పూనుకొన్నది. భా.వా.సే. ఢాకాలో ప్రధానమైన విమానాశ్రయాలు రెండు, ఇతర ప్రాంతాల్లో చిన్నవి మరో ఆరూ ఉన్నాయి. డిసెంబరు 6 నాటికి ప్రధానమైన విమానాశ్రయాలు పనికిరాకుండా పోయాయి. డిసెంబరు 9 నాటికి, బంగ్లాదేశ్‌లో, విమానాల రాకపోకలకి పనికివచ్చే విమానాశ్రయం ఒక్కటీ మిగలలేదు. దాని ఫలితంగా, పాకిస్తానీ గ్రౌండ్ ట్రూపులకు విమాన సౌకర్యం ఏదీ లేకుండా పోయింది. దాంతో వాళ్ళ నైతికశక్తి ఘోరంగా దిగజారిపోయింది. అయినా కాని, వాళ్ళకి బలిష్ఠమైన భూరక్షణలు ఉన్నాయి. ముఖ్యంగా, వాళ్ళ యాంటీ ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్ గన్నులు మనవాటికంటె మేలైనవి. అంతేకాకుండా, వాళ్ళకు ఆయుధ సామగ్రి దండిగా చేరి ఉంది. ఈ





కారణంగా మనం శత్రువు మీద దెబ్బ తియ్యడానికిగాని ఫోటోలద్వారా సమాచారం సేకరించడానికిగాని తలపెట్టిన పనులకు ప్రమాదం ఎదురయింది.

మ.వీ.చ. బహుమానం పొందిన మరో భా.వా.సే. పైలట్టు వింగ్ కమాండర్ స్వరూపకృష్ణకౌల్. జరపవలసిన దాడులకు ప్లాన్‌లు వేసుకోడం కోసం బంగ్లాదేశ్‌లో పెద్ద ఎత్తున రక్షణలు సమకూర్చి ఉంచిన కొన్ని ప్రాంతాల ఫోటోగ్రాఫులు భారత సైన్యానికి అవసరమయ్యాయి. అప్పుడు, ఫైటర్-బాంబర్ నాయకుడైన వింగ్ కమాండర్ స్వరూపకృష్ణకౌల్, ఫోటోగ్రాఫులు తీసే పనికి ముందుకు వచ్చారు. ఘోరంగా కాల్పులు జరుపుతున్న సమయంలో కూడా ఆయన అనేకసార్లు, నేలమీంచి రెండు వందల అడుగుల కంటె ఎక్కువ ఎత్తు ఉండనంత కిందగా ఎగిరారు. ఇది చాలా ప్రమాదంతో కూడినపని. అయినా, చేపట్టిన పనిని విజయవంతంగా పూర్తిచేసేవరకు కౌల్ వెనకంజ వెయ్యలేదు.

అంతేకాదు ఢాకామీద దెబ్బకొట్టిన మొదటి ఎనిమిది భా.వా.సే. విమానాల్ని నడిపించినవారు వింగ్ కమాండర్ కౌలే. లక్ష్యాన్ని చేరబోతున్న సమయంలో నాలుగు శత్రువిమానాలు మన వాళ్ళను ఎదుర్కొన్నాయి. అప్పుడు కౌల్, వాటిని తెలివిగా తప్పించుకోడమే కాకుండా, రెండు విమానాల్ని కూల్చిపారేశారు. తక్కిన రెండు విమానాలూ వెంటనే తోకముడిచి పరిగెత్తేశాయి. అప్పుడింక ఎన్నుకొన్నచోట దాడి జరపడానికి మనవాళ్ళకి ఏ అడ్డూ లేకుండా పోయింది.

ఈ మిషన్‌లన్నీ వాళ్ళ పిరత్వానికీ, సాహసానికీ, విధి విధేయతకూ నిదర్శనంగా నిలుస్తాయి. వాటిని నిర్వహించడానికి రావడంలో వింగ్ కమాండర్ కౌల్ చాలా గొప్ప ధైర్యం చూపించారు.